
Prijs van dit nummer 7,50 euro

De auto voorbij – **de AS** *201*

DE AUTO VOORBIJ



DE AS 201

de AS

anarchistisch tijdschrift
opgericht in 1972 door Hans Ramaer en Wim de Lobel

46ste jaargang, nummer 201, zomer 2018.
De AS is een uitgave van Stichting de AS en verschijnt in drie of vier afleveringen per jaar (in totaal minimaal 190 blz.).
ISSN: 0920-3257.
Jaarabonnement: 19,50 euro; buiten Nederland 27,50 euro. Nieuwe abonnementen gaan in met de eerstvolgende editie, tenzij anders aangegeven bij bestelling. Abonnementen worden jaarlijks automatisch verlengd, behalve als vóór 1 december schriftelijk (bijv. per e-mail) is opgezegd.
Betalingen: (IBAN:) NL02 TRIO 0198 0821 50; (BIC:) TRIONL2U
t.n.v. Stichting de AS.
Bestellen los nummer: www.tijdschrift-de-as.nl/losnummer
Bestellingen en adreswijzigingen: administratie@tijdschrift-de-as.nl
Druk: JUIST! Druk & Print, Schiedam.
Opmaak: Atalanta, Utrecht.
E-mail administratie: administratie@tijdschrift-de-as.nl
E-mail redactie: redactie@tijdschrift-de-as.nl
Redactie: Boudewijn Chorus, Marius de Geus, Arie Hazekamp, Thom Holterman, Rudolf de Jong, Jaap van der Laan, Martin Smit (eindred.), Rymke Wiersma (eindred.), Hanneke Willemse.
Verder werkten mee: Cees Bronsveld, Igor Cornelissen, Weia Reinboud, Willy Verhoysen.
Weblog: http://libertaireorde.wordpress.com
Publicatie van een bijdrage impliceert niet dat daarin een redactioneel standpunt wordt weergegeven.



BIBLIOGRAFIE WIM VAN DOOREN: ENKELE AANVULLINGEN

Cees Bronsveld

In het nummer van *de AS* over Wim van Dooren (*de AS* 108, najaar 1994) publiceerde ik een bibliografie met het werk van Van Dooren. Hierbij enige aanvullingen en correcties.
Van de in de bibliografie genoemde 'te verschijnen publicaties' verschenen bij mijn weten niet de nummers 1, 2, 4, 6 en 7. Als ik dat mis heb, hoor ik dat graag. Andere opmerkingen en suggesties zijn welkom via ceesbronsveld@post.nl

De aanvullingen

1969
(Interview) Humanist Prof. Dr. W. van Dooren: 'Ik hoop niet dat de kerk een aflopende zaak is', in: *De Stem. Dagblad voor Zuid-West Nederland* (rubriek Kerk in beweging, tekst: Jan Hüsker) 9-1-1969, p. 11. Digitaal beschikbaar via Krantenbank Zeeland.

1976
(Verslag) 'Overtuigingen kan men niet op sterk water zetten', in: *NRC Handelsblad* 19.3.1976. Journalistiek verslag door Lien Heytink van een door Van Dooren gegeven filosofiecursus op de Internationale School voor Wijsbegeerte. Bevat een aantal uitvoerige citaten van Van Dooren.

1985
(Ingezonden brief) 'Christus der geloofs', in: *NRC Handelsblad* , 10-1-1985, reactie op Peter van Rooden, De schim van Jezus, in: *NRC Handelsblad*, 20-12-1984.

1988
'Seeing through the principium individuationis: Metaphysics and morality', in: W. Schirmacher (Hrsg.), *Schopenhauer-Studien*, 1988: 1/2 (Sonderheft: Schopenhauers Aktualität: Ein Philosoph wird neu gelesen).

1991
'General Problems of Authenticity in the Context of Renaissance Philosophy', in: Willem Elders (ed.), *Proceedings of the International Josquin Symposium*, Utrecht 1986 (Utrecht, Vereniging voor Nederlandse Muziekgeschiedenis).

1995
(Bijdragen aan) Stuart Brown, Diane Collinson en Robert Wilkinson (eds), *Biographical Dictionary of Twentieth-Century Philosophers* (Routledge World Reference). Reprinted in 1997, paperback edition 2002. De redactie bedankt in de inleiding 'the late Wim van Dooren' voor advies.

1997
'Ibn Rusd's attitude towards authority', in: *Orientalia Lovaniensa Analecta* (Peeters) nr. 79, pp. 623 - 634.

1999
(Vertaling) René Descartes, Meditaties over de eerste filosofie, herziening vertaling door Han van Ruler, in H. van Ruler, *De uitgelezen Descartes*, Tielt, (Lannoo/Boom) , 1999.

HET SPANNINGSVELD TUSSEN AUTO'S EN ANARCHISME

Marius de Geus & Jaap van der Laan

De lezer zal er wellicht van opkijken, maar in dit AS-*nummer staat de auto centraal en wordt het verband tussen auto's en het libertaire gedachtegoed onderzocht. Anders dan wellicht gedacht zijn er interessante verbanden tussen het verschijnsel auto en het anarchistische denken. Verschillende kritische denkers zoals Ivan Illich, Ernest Callenbach (schrijver van de bekende milieu-utopie* Ecotopia*), en Bernard Knieriem (auteur van het boek* Ohne Auto Leben: Handbuch fur den Verkehrsalltag*) hebben zich in de laatste decennia beziggehouden met het onderwerp auto en hebben een libertair getinte visie op vervoer en transport ontwikkeld.*

Wat opvalt is dat er binnen het anarchisme over het algemeen bijzonder kritisch wordt gedacht over de auto als vervoersmiddel en over 'automobiliteit' in het algemeen. Wanneer men deze kritisch-libertaire houding nader analyseert, dan worden meerdere controversiële punten duidelijk.

In de eerste plaats wordt het individualistische aspect van auto's veroordeeld. De auto wordt gezien als een van de belangrijkste symbolen van het overmatige individualisme en egoïsme binnen het moderne kapitalisme.

Auto's passen naadloos in een neoliberale politieke en economische visie, waarin primair individuele vrijheid en een vrije economische markt centraal staan. De neoliberale burger kan ieder moment besluiten om zijn of haar auto te gebruiken om naar het werk te gaan, te winkelen, of voor een vakantie. De auto staat in deze neoliberale benadering voor vergaande 'autonomie en het zelfbeschikkingsrecht', om te doen en te laten wat men wil. Het grote gevaar hiervan is echter dat deze liberale burgers en het bedrijfsleven geen of weinig rekening houden met de belangen, rechten en gezondheid van anderen.

SOCIALE ONRECHTVAARDIGHEID

In de tweede plaats nemen anarchisten de consequenties van het autogebruik scherp onder vuur. Een van de belangrijkste sociale gevolgen van het toenemende autogebruik is het grote aantal verkeersdoden en zwaargewonden. Dit leidt tot vele persoonlijke tragedies en bijzonder hoge kosten voor de maatschappij als geheel. Maar ook de ecologische kosten van het autogebruik zijn opvallend hoog. Die kosten bestaan onder meer uit: de hoeveelheid energie die nodig is voor het produceren van benzine en diesel en voor het vervaardigen van een automobiel, de uitstoot van vervuilende emissies zoals NOx (Stikstofoxiden), (ultra)fijnstof en het klimaatgas CO2, de onkosten van het slopen, verwerken en recyclen van verouderde auto's, en die van de bouw van een grote hoeveelheid autosnelwegen, tunnels en viaducten.

In de derde plaats is er het aspect van 'sociale onrechtvaardigheid' dat wordt versterkt door het steeds intensievere autogebruik. Een vaste anarchistische

kritiek is dat auto's – veel meer dan bijvoorbeeld fietsen en het openbaar vervoer – leiden tot een afwenteling van de negatieve consequenties. In beginsel geniet de gebruiker van een auto van meerdere grote individuele voordelen, zoals het zich snel kunnen verplaatsen in een comfortabel en verwarmd (of gekoeld) voertuig, terwijl de niet-autorijders te maken krijgen met de uitstoot van (ultra)fijnstof en NOx, die ernstige risico's voor de volksgezondheid inhouden. In die opzichten leidt een vergaand autogebruik tot een onrechtvaardige sociale verdeling van 'goods' and 'bads'.

Daarnaast heeft het individuele autobezit ook ingrijpende consequenties voor de stedenbouw, de opkomst en het al dan niet floreren van tuinsteden, het verbreken van de sociale samenhang in buurten, en benadrukt het de sterke individualisering die onze huidige neoliberale maatschappij kenmerkt. Daartegenover zou je een vormgeving van onze moderne woonomgeving willen stellen die doelbewust uitnodigt tot 'gemeenschappelijkheid' en die de aandacht voor het sociale leven en het elkaar verlenen van wederzijdse hulp juist herstelt.

STATUS-COMPETITIE

De voor- en nadelen van autorijden zijn ongelijk verdeeld tussen gebruikers en niet-gebruikers, hetgeen bij de laatste groep leidt tot het ontstaan van gevoelens van onrechtvaardigheid. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor het ruimtebeslag dat snelwegen en infrastructurele werken innemen, waardoor de waarde en betekenis van de natuur en het landschap worden aangetast; en ook voor de vele geparkeerde auto's in woonwijken, waardoor de mogelijkheden voor kinderen om vrij en vooral 'veilig' te spelen aanmerkelijk worden gereduceerd.

In de vierde plaats leidt het moderne autogebruik tot steeds ongelijkere mogelijkheden om zich te kunnen ontplooien en veroorzaakt het ongelijkere toekomstperspectieven. Het zijn vooral de meer vermogende burgers die zich een auto kunnen veroorloven en die zich een optimaal veilige en grotere wagen kunnen permitteren. De minder vermogende automobilisten verplaatsen zich doorgaans in oudere, relatief kleinere, lichtere en lagere voertuigen. De rijkere autorijders bewegen zich over het algemeen in nieuwere, grotere, zwaardere en hogere wagens, die bij een botsing of een ander ongeluk een aanzienlijk hogere kans op overleving en minder zware lichamelijke verwondingen te zien geven.

Onder andere het aanschaffen van zogenaamde Sport Utility Vehicles (SUV's) bij de bezittende klasse creëert ongelijkere omstandigheden. Deze wagens zijn vaak minstens twee keer zo zwaar, ze zijn groter en hoger, waardoor zij significant veiliger zijn dan 'gewone' auto's. In dat opzicht zijn zij een treurig voorbeeld van de moderne 'status-competitie' – kijk mij eens rijden in mijn kolossale SUV – waardoor de bezitters zich 'verheven en veilig' voelen, en superieur wanen aan alle andere weggebruikers.

VRIJHEIDSLIEVEND VOERTUIG

Wie vanuit een anarchistische invalshoek naar het toenemende autoverkeer en -gebruik kijkt, zal per definitie kritisch zijn. De andere kant van de medaille is echter dat veel burgers vanwege de plaats waar zij wonen, hun dagelijkse werkzaamheden, hun eventuele fysieke beperkingen (zoals door ouderdom en ziekte) en ook de vaak beperkte beschikbaarheid van het openbaar vervoer, zich toch gedwongen voelen om een auto aan te schaffen en te gebruiken.

De samenstellers van deze *AS* zijn zich terdege bewust van deze andere kant van het verhaal. Ook zij maken af en toe gebruik van een leen-, deel- of huurauto, omdat het hedendaagse bestaan dat soms noodzakelijk maakt.

Wij zijn het echter eens met de eerder genoemde filosoof Ivan Illich, die stelt dat bij het vervoer en transport van mensen idealiter de voorkeur gegeven dient te worden aan wandelen en aan het vervoer per fiets. Tegenover het volgens hem doorgeslagen en energieverslindende verkeer per personenauto, pleit hij voor de rust, ontspanning, eenvoud en milieuvriendelijkheid van de gang per voet of per fiets. De fiets is naar zijn oordeel hét optimale en meest 'vrijheidslievende' voertuig bij uitstek, dat niet of nauwelijks zorgt voor de genoemde ongewenste afwenteling van negatieve (on)kosten of leidt tot vele andere bezwaarlijke consequenties voor de overige verkeersgebruikers.

In dit kader kan men denken aan de al genoemde gezondheidsschade door het inademen van sterk vervuilde lucht, het toebrengen van zwaar lichamelijk letsel, of erger door verkeersongelukken en de systematische vergroting van de aangehaalde sociale ongelijkheid . Fietsen zijn efficiënt, goedkoop, gebruiken weinig materialen en ruimte, en stellen de mens in staat om op een ontspannen en gezonde wijze te reizen en van deur tot deur te gaan, zonder grote afstanden te hoeven lopen. Of zoals de Eerste Nederlandse Fietsersbond (ENFB) het ooit kernachtig formuleerde: 'Kies de fiets, vervuil je niets'.

ECOLOGISCH VERANTWOORD

Voor alle duidelijkheid moet aan het slot van deze inleiding worden benadrukt dat dit nummer van *de AS* zeker niet is geschreven door wereldvreemde personen en getergde autohaters. De helft van de auteurs heeft een rijbewijs en maakt af en toe (of meer geregeld) gebruik van een automobiel.

Vanuit dat oogpunt lijkt het ons verstandig om nog even nadrukkelijk aan te geven wat vanaf het allereerste begin de centrale doelstellingen van dit nummer zijn geweest. Om te beginnen leek het ons waardevol om te proberen het moderne vraagstuk van mobiliteit en van het vervoer per auto vanuit een 'realistisch libertair' perspectief te bekijken. Daarnaast is het onze bedoeling geweest om te verkennen met welke vraagstukken en morele dilemma's de moderne burger te maken krijgt, wanneer hij of zij zich voortaan 'op een zo ecologisch verantwoord mogelijke wijze' wenst te verplaatsen. In de laatste plaats is beoogd om de lezer attent te maken op de denkbare alternatieven voor het huidige Nederlandse autogebruik, mede op grond van de jarenlange persoonlijke ervaringen van de schrijvers.

Niet iedereen zal onze meningen en ideeën onmiddellijk delen, maar desondanks hopen we de lezer aan te zetten tot kritische overdenking van het issue van mobiliteit en het inzetten van de auto als vervoersmiddel.

GEBRUIKTE LITERATUUR

Ernest Callenbach, *Ecotopia*, Banyan Tree Books, Berkeley 1975
Ivan Illich, *Naar een nieuwe levensstijl: voorwaarden voor een gelukkiger samenleven*, A.J. Emous, Wereldvenster, Baarn 1981
Bernard Knieriem, *Ohne Auto Leben: Handbuch für den Verkehrsalltag*, Promedia,Wenen 2016

NAAR EEN LIBERTAIR EN AUTO-ARM BESTAAN

Marius de Geus

In het moderne leven lijkt het op het eerste gezicht onmogelijk om zonder auto een bevredigend en volwaardig maatschappelijk bestaan te leiden. De auto heeft een heilige plaats in de hedendaagse westerse samenleving gekregen en is wel het meest kenmerkende teken van moderne mobiliteit. Hoe vaak is mij niet gevraagd hoe ik het toch weet te redden zonder al ruim 45 jaar zelf de beschikking te hebben over een privéauto? Mijn partner en ik hebben een aangenaam sociaal leven en gaan vaak bij vrienden en familie op bezoek. Wij gaan regelmatig naar mooie musea en tentoonstellingen en maken ook geregeld vakantiereizen. De vraag rijst hoe een dergelijke mobiele levensstijl valt vol te houden zonder een onevenredig grote 'ecologische voetafdruk' te veroorzaken.

In dit artikel wordt onderzocht welke verklaringen er zijn voor het idee dat door de moderne westerse mens het bezitten en rijden van een privéauto, als onvermijdelijk wordt beschouwd. Vervolgens zal worden geanalyseerd welke individuele, sociale en ecologische nadelen er zijn verbonden aan het bezitten en veelvuldig rijden in een privéauto. In dat verband zal ook aandacht worden besteed aan de vraag in welke mate er tegenwoordig sprake is van een grote 'hindermacht' door de grote oliebedrijven en autofabrikanten, waardoor zij voor een groot deel het verkeersbeleid van de nationale overheden en de centrale internationale instituties zoals de Europese Unie kunnen beïnvloeden.
Nu er vanwege het afwenden van klimaatverandering en ernstige vormen van luchtvervuiling een einde wordt voorspeld van al die auto's die gebruikmaken van fossiele brandstoffen, rijst de interessante vraag of de burgers snel dienen over te gaan tot de aanschaf van elektrische auto's en waartoe een dergelijke keuze zal kunnen leiden. Tot slot van deze bijdrage zullen de meest naar voren tredende voordelen van een flexibel en auto-arm bestaan worden besproken, en zal een warm pleidooi worden gehouden voor de opkomst van de libertair ingestelde 'flexi-automobilist'.

DE PRIVÉAUTO ALS SCHIJNBARE ONVERMIJDELIJKHEID

Waarom wordt door de moderne westerse mens het bezitten en rijden van een privéauto als een onvermijdelijkheid beschouwd? De levenshouding en levensstijl van de moderne westerse burger is steeds meer gemodelleerd geraakt naar het ideaal van de neoliberale burger, die onbeperkt van zijn vrijheden mag genieten en die aan het stuur zit van zijn eigen leven. De vrije automobilist die heer en meester is van zijn bestaan, is het kenmerkende symbool geworden van het alom dominante neoliberalisme. De automobilist is het voorbeeld van het vrije autonome individu dat zelf keuzes maakt en op ieder moment zijn of haar auto kan inzetten om een reis te gaan maken, zonder zich daarbij al te veel aan te trekken van de belangen van andere burgers.
De automobilist is de 'vrije consument' pur sang die zelfstandig kiest wanneer hij of zij vertrekt, in welk type auto men zich zal verplaatsen, welke route er wordt gekozen, met welke snelheid er zal worden gereden, en of er al dan niet veel rekening zal worden gehouden met de andere weggebruikers. De automobilist is het zinnebeeld van het rationeel calculerende individu dat optimaal profiteert van de bestaande infrastructuur van wegen, bruggen en tunnels, en die zich over het algemeen weinig zorgen maakt over onder andere de veroorzaakte vervuiling van de lucht en de uitstoot van klimaatgassen.

Tegenover de 'vrije automobilist' staat het 'openbaar vervoer' dat hoort bij duidelijk meer collectief ingestelde denkbeelden, zoals sociaaldemocratische, marxistische en anarchistische ideeën. Het openbaar vervoer zal eerder worden gemeden door de hedendaagse individualistisch ingestelde neoliberale consument, omdat men daar weinig of geen invloed heeft op het type van vervoer, de route en de snelheid van de tram, bus of trein, en het al dan niet veel rekening houden met de belangen en rechten van andere weggebruikers.
De moderne neoliberale burgers kunnen worden getypeerd door het hebben van een aanmerkelijk vertrouwen in de zegeningen van technologische vooruitgang. Het merendeel van deze burgers heeft een opvallend groot 'geloof' in de gedachte dat de tegenwoordig geproduceerde benzine- en dieselauto's overwegend milieuvriendelijk zijn en zorgen voor relatief weinig uitstoot van gevaarlijke verontreinigingen zoals stikstofoxide (NOx), (ultra)'fijn stof', en klimaatgassen zoals CO2. Op basis hiervan hebben deze liberaal denkende en individualistisch ingestelde automobilisten niet de neiging om zich heel veel zorgen te maken over de directe en indirecte gezondheidsschade die door het autoverkeer wordt toegebracht aan andere burgers: de wandelaars, fietsers en direct omwonenden.
Dit is echter een benadering die geen stand kan houden. Onderzoek heeft uitgewezen dat de onzekerheid over de mate van technologieontwikkeling groot is en dat technologische innovatie hoogstens een deel van de moderne problemen in de leefomgeving kan oplossen. Zo blijken de complexe katalysatoren en fijnstoffilters van auto's in veel gevallen onvoldoende effectief om de gezondheid van de burgers doelmatig te kunnen beschermen. En verder blijken deze katalysatoren en fijnstoffilters na te zijn gebruikt, zelf weer een nieuw afvalprobleem te vormen.
Bovendien wordt het effect van dit type technologische oplossingen na verloop van tijd weer teniet gedaan door de onophoudelijke, en aan het neoliberale economische systeem inherente 'autonome groei' van de productie en consumptie. Dit betekent dat de liberale automobilisten ten onrechte denken in een tamelijk schone auto te rijden en met een schoon geweten steeds meer kilometers zullen gaan rijden. In de praktijk van alledag leiden technologische verbeteringen in veel gevallen tot moeilijk in te schatten gedragsveranderingen bij de gebruiker of consument: het zogenaamde *rebound effect*. Wie bijvoorbeeld een schonere en meer energiezuinige hybride of elektrische auto aanschaft, voelt zich voortaan gevrijwaard van maatschappelijke kritiek en zal de neiging vertonen die auto vaker te gebruiken en om meer kilometers dan voorheen af te gaan leggen.
Meer in het algemeen genomen blijkt het merendeel van de op ultieme liberale consumptievrijheid gerichte westerse burgers niet bereid om gedragsbeper-

kingen te aanvaarden op die terreinen die echt ingrijpende consequenties hebben voor milieu, natuur en klimaat. Onderzoek heeft uitgewezen dat deze burgers geen redenen zien om afscheid te nemen van hun westerse levensstijl, zoals in het bijzonder op het gebied van automobiliteit, maar ook op het vlak van voeding (veel of geen vlees- en zuivelproducten eten), het bewonen van een groot en milieuonvriendelijk huis, of van intercontinentale vliegvakanties. Met name op deze gebieden wensen de burgers niet gestuurd te worden door de overheid, aangezien het volgens hen in deze gevallen primair gaat om 'privékeuzes' waar de overheid zich in principe niet mag bemoeien.[1]
Een volgend terugkerend uitgangspunt van de moderne neoliberale maatschappij wordt door Ivan Illich verhelderd: het systematisch streven naar een verhoging van de vervoerssnelheid. Deze voortdurende versnelling van het vervoer maakt dat er onafgebroken meer energie besteed moet worden aan de vervoerssystemen en leidt er ook toe dat mensen aanmerkelijk grotere afstanden gaan afleggen dan voorheen. In zijn werk betoogt Illich dat er een veelomvattende vervoersindustrie is ontstaan die een nieuw soort 'mobiele mens' heeft gecreëerd.
Volgens Illich neemt deze mobiele neoliberale mens geen genoegen meer met de traditionele verplaatsingen te voet of per fiets, maar wenst deze bij voorkeur met snelle gemotoriseerde en individualistische voertuigen te worden getransporteerd. Het resultaat is dat het moderne, mobiele individu is gaan geloven dat bewegingsvrijheid gelijk staat aan een menselijk recht om zichzelf op snelle wijze te vervoeren: 'Het gevolg daarvan is dat hij niet méér vrijheid als burger, maar betere service als "klant" wil. Hij legt niet de nadruk op zijn vrijheid om te gaan en te staan waar hij wil en met mensen te praten, maar op zijn recht om vervoerd en door de media geïnformeerd te worden. Hij wil liever een beter product dan dat hij loskomt van de verslaafdheid eraan'.[2]

DE NADELEN VAN AUTORIJDEN

Welke individuele, sociale en ecologische nadelen zijn er verbonden aan het bezitten en veelvuldig rijden in een privéauto? Over dit onderwerp is al door vele denkers geschreven en ik zal de bespreking dan ook naar verhouding kort houden. Bij de belangrijkste nadelen kan er om te beginnen worden gewezen op het veroorzaken van geluidsoverlast en stress bij medeburgers door het drukke autoverkeer. Ook is er sprake van hoge onkosten van privé-autoverkeer voor de individuele bezitters.
Wanneer men kijkt naar de maandelijkse kosten, zal men ontdekken dat deze vaak verrassend hoog uitvallen, waardoor de burger voor een doorsnee auto gemiddeld een dag per week moet werken. Wie de afschrijving, de verzekering, de wegenbelasting en de onderhoudskosten van een gemiddelde auto bij elkaar optelt, komt al gauw uit op vierhonderd à vijfhonderd euro per maand. De burger die het openbaar vervoer gebruikt en veel fietst zal aanmerkelijk lagere kosten hebben en minder uren hoeven te werken om de maandelijkse vervoerskosten op te kunnen brengen.
Wie kiest voor het bezitten en rijden van een privéauto zal aanmerkelijk meer verontreiniging veroorzaken en meer schade toebrengen aan de natuur en het klimaat, met name door het verhogen van de uitstoot van CO2. In vergelijking met het gebruiken van het openbaar vervoer (tram, bus en trein) en/ of het zich te voet verplaatsen of per fiets, leidt het gebruik van een privéauto tot significant meer aantasting van de natuurlijke leefomgeving en tot toenemende klimaatverandering en opwarming van de aarde.
Met name door de uitstoot van stikstofoxide (NOx) en fijnstof wordt momenteel op grote schaal schade toegebracht aan de gezondheid van Nederlandse burgers. Volgens het Rijksinstituut voor Milieu (RIVM) leidt een groeiend aantal burgers aan gezondheidsklachten (astma en cardiovasculaire problemen) en komen in ons land ruim twaalfduizend personen per jaar voortijdig te overlijden door de slechte luchtkwaliteit.[3] Recente medische research heeft aangetoond dat de fijnstofproblematiek in ons land leidt tot gezondheidsschade bij ongeboren baby's, met mogelijke negatieve consequenties voor hun kwaliteit van leven op de langere termijn.

Het veelvuldig gebruik van individuele personenauto's leidt telkens opnieuw weer tot ernstige fileproblemen en een inefficiënt gebruik van de autowegen. Nog steeds is de bezettingsgraad van privéauto's laag (gemiddeld: 1,39 per auto) en ziet men veel automobilisten helemaal alleen in hun dure wagen zitten. Dit heeft dan weer negatieve consequenties voor de doorstroommogelijkheden van trams, bussen en taxi's, waarin wel meerdere personen worden vervoerd. Bovendien nemen al die personenauto's veel ruimte in en bestaat er een toenemende druk om het aantal snelwegen te vergroten en deze te verbreden, met ongunstige consequenties voor het ruimtegebruik en de natuurlijke omgeving.
Ook leidt het intensieve gebruik van privéauto's al decennia tot een opmerkelijk hoog aantal ongevallen en verkeersdoden. In het kleinschalige Nederland vallen per jaar meer dan zeshonderd verkeersdoden en raken er jaarlijks ruim eenentwintigduizend personen gewond.[4] Bij deze laatste groep leidt dit vaak tot tijdelijke gezondheidsproblemen, maar er zijn helaas ook gevallen van zeer ernstige en blijvende invaliditeit. Dit kan voor deze mensen weer grote gevolgen hebben voor hun vermogen om te werken en een voldoende hoog inkomen te verdienen. En indien personen door een zwaar ongeval langdurig worden uitgeschakeld, zullen zij onvermijdelijk afhankelijk worden van de bestaande collectieve voorzieningen, die op deze wijze verder onder druk zullen komen te staan.
Als een dergelijk hoog aantal slachtoffers zou vallen door terroristische aanslagen, zou dit ongetwijfeld tot grote maatschappelijke en politieke onrust leiden. In de heersende neoliberale omstandigheden van tegenwoordig wordt in de westerse wereld volstaan met het aanbrengen van enige verbeteringen zoals het extra plaatsen van stoplichten en het aanleggen van rotondes op gevaarlijke kruisingen.
Tot slot leidt de toename van het autogebruik tot steeds meer parkeerproblemen in de bewoonde omgeving. Bij een groot aantal gezinnen staan er twee of meer auto's voor de deur, waardoor er in de meeste woonwijken te weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit leidt dan weer tot overlast, omdat burgers hun auto's op plekken parkeren die daar niet voor zijn bestemd, en waardoor het voor kinderen onmogelijk wordt om op een verantwoorde en veilige manier op de openbare straat te kunnen spelen.

DE HINDERMACHT VAN AUTOFABRIKANTEN

In welke mate is er tegenwoordig sprake van een grote ‘hindermacht’ door de grote oliebedrijven en autofabrikanten, waardoor zij voor een groot deel het beleid van de nationale overheden en de centrale internationale instituties zoals de Europese Unie kunnen beïnvloeden? Er is veel onderzoek verricht waaruit duidelijk blijkt hoe in de Europese Unie en in de Verenigde Staten ondernemingselites het beleid mede weten te bepalen. Met behulp van inventief lobbyen en het weloverwogen uitdelen van negatieve en positieve prikkels (zoals dreigementen en forse betalingen) weten zij de politiek te beïnvloeden. Zij slagen er in veel gevallen in om toegang te verkrijgen tot het Europese Parlement en de Europese Commissie en het Huis van Afgevaardigden.[5]
In het boek *Corporate Europe: How Big Business sets Policies on Food, Climate and War* wordt door de Britse onderzoeksjournalist David Cronin onderzocht hoe het beleid van de Europese Unie van buitenaf wordt beïnvloed. Hij analyseert in welke mate het Europese beleid bij onderwerpen als de arbeidsmarkt, gezondheidszorg, voedselveiligheid, energievoorziening en vooral ook klimaatverandering door een heel leger van goed getrainde, hoog opgeleide en zwaar betaalde lobbyisten van het bedrijfsleven wordt voorgekookt, geregisseerd en aangestuurd. Op terreinen als productie, consumptie, vrijhandel, technologiebeleid en economische groei functioneren vergelijkbare mechanismen van externe beleidsbeïnvloeding.[6]
Een nadere bestudering van dit ondoorzichtige en schimmig verlopende proces van agendavorming, beleidsontwikkeling en besluitvorming binnen het Europese parlement, de Europese Commissie en het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden is absoluut noodzakelijk. Hetzelfde kan worden gezegd over de beïnvloeding door lobbyisten van de latere implementatie van het beleid door middel van wet- en regelgeving. Waarom zouden de Europese en Amerikaanse burgers moeten aanvaarden dat dit beleidsvormingsproces zo krachtig wordt beïnvloed door lobbyorganisaties die, van het begin tot het eind van het beleidsproces, geen enkele democratische verantwoording aan de Europese en ook Amerikaanse samenleving hoeven af te leggen?

Wat te denken van de ‘obstructie- en chantagemacht’ van multinationals, waaronder bedrijven als Koninklijke Shell Group, Exxon Mobil, British Petroleum, Chevron, maar ook de autogiganten als General Motors, Toyota, Volkswagen, Renault-Nissan en Ford. Deze ondernemingen kunnen het de overheden bijzonder lastig maken, door binnenskamers in de lobby- en beleidscircuits van Den Haag, Brussel en Washington (of waar dan ook…) of door openlijk in de media te dreigen met het verhuizen van de productie en het ontslaan van grote aantallen werknemers.
Deze internationaal vertakte bedrijven weten door effectief te lobbyen en druk uit te oefenen op de politieke besluitvorming ingrijpende milieu-, natuur- en klimaatwetgeving te verhinderen. Op dezelfde manier slagen zij erin om het voorgenomen beleid van liberaal-democratische staten in een voor hen gunstige richting om te buigen, dan wel de uitvoering van voorgenomen beleidsmaatregelen in hun voordeel te beïnvloeden. (Lees ook het artikel in deze *AS* over ‘Sjoemeldiesels, liegen en bedriegen’.)

DE VOOR- EN NADELEN VAN EEN ELEKTRISCHE AUTO

Nu er vanwege het vermijden van klimaatverandering en zware vormen van luchtverontreiniging in het komende decennium een einde wordt voorspeld van auto’s die gebruikmaken van fossiele brandstoffen, komt de vraag op of de burgers snel dienen over te gaan tot de aanschaf van elektrische auto’s en waartoe een dergelijke keuze zal kunnen leiden. Uit betrouwbare research kan worden opgemaakt dat het energetisch rendement van elektrische auto’s ruim twee keer zo hoog is als van een benzineauto.[7] Zelfs indien ouderwetse fossiele energie wordt gebruikt voor de opwekking van de door een elektrische auto gebruikte stroom, is nog altijd sprake van een aanmerkelijke energiewinst in vergelijking met een benzine- of dieselauto van gelijke grootte.[8]
Naast de genoemde energiewinst, is er vooruitgang te melden op de volgende terreinen. Het is duidelijk dat elektrische auto’s veel stiller zijn dan fossiele exemplaren. Zij hebben een veel snellere acceleratie en zijn naar verhouding aan de binnenkant veel ruimer, omdat er een grote verbrandingsmotor en hoge cardantunnel ontbreken. Deze e-auto’s vergen ook aanzienlijk minder onderhoud, vanwege het ontbreken van een groot aantal bewegende delen (zuigers, kleppen, nokkenassen, enzovoort.).
Hierdoor zijn de uitgaven na aankoop evident lager, mede ook vanwege het feit dat elektriciteit goedkoper is dan het gebruik van benzine of diesel. Daarnaast produceren e-auto’s nauwelijks fijnstof en stoten deze lokaal geen NOx, CO2 en andere klimaatgassen uit.
Deze voordelen willen echter nog niet zeggen dat elektrische auto’s volkomen perfect zijn en helemaal geen problemen zullen veroorzaken. Zo kan het feit dat zij zo extreem geruisloos en stil zijn tot gevaren leiden voor de andere weggebruikers, zoals wandelaars en fietsers die de wagens niet goed horen aankomen. Andere nadelen zijn dat de aanschafprijs van e-auto’s vooralsnog een stuk hoger is en dat de actieradius van e-auto’s tot op heden kleiner is dan van conventionele auto’s. Maar aan de energie-inhoud van de accu’s wordt momenteel hard gewerkt met behulp van innovatieve research.
De uitstoot van fijnstof door deze e-auto’s wordt alleen nog veroorzaakt door het slijten van de radiaalbanden en het slijpsel dat van de schijfremmen afkomt. Dit steekt zonder twijfel gunstig af ten opzichte van ouderwetse wagens op fossiele brandstoffen. Op deze wijze zal de kwaliteit van leven voor de mens in de toekomst kunnen toenemen en zullen geleidelijk aan ook de gezondheidsklachten van de burgers, zoals de genoemde long- en hartaandoeningen, kunnen afnemen.
Het rijden in e-auto’s biedt echter ook geen definitieve oplossing voor de al eerder genoemde fileproblematiek en het feit dat de autowegen bijzonder weinig efficiënt worden gebruikt, doordat in veel auto’s slechts één persoon (de autorijder zelf) te vinden is. Verder nemen deze elektrische auto’s net zoveel plaats in als de voertuigen van voorheen, en versterken zij nog evengoed de vraag naar meer en bredere autowegen, hetgeen uiteindelijk altijd ten koste gaat van ruimte, natuur en landschap.
Wel kan worden aangenomen dat over een jaar of vijf het aantal verkeersslachtoffers drastisch zal verminderen. Dit wordt echter niet veroorzaakt door een ander systeem van voortbrenging, maar doordat de komende elektrische auto’s

voor een steeds groter deel 'zelfrijdend' zullen zijn en worden uitgerust met intelligente camera's en andere sensoren, zoals lidars (een soort radars). Ten gevolge hiervan zal in de nabije toekomst het aantal verkeersongelukken sterk afnemen. Zo heeft het Volvoconcern al vele jaren geleden beloofd dat er in het verkeer vanaf 2020-2022 nauwelijks meer doden en ernstig gewonden zullen vallen, dankzij een spectaculaire vooruitgang van hun auto-ontwerpen en de introductie van slimme (veelal elektronische) veiligheidstechnologieën.
Daar staat tegenover dat de gestage opkomst van de elektrische auto's waarschijnlijk niet zal leiden tot minder parkeerproblemen in de bewoonde leefomgeving. Veel gezinnen zullen net als voorheen zweren bij het aanhouden van twee auto's, waardoor er een tekort zal blijven bestaan aan parkeerplaatsen in de straten van de grote steden. Het zal ook een lastige zaak blijven voor kleine kinderen om op een verantwoorde en veilige wijze op straat te kunnen spelen.
Deze afweging van de voor- en nadelen van elektrische auto's verheldert dat er weliswaar op meerdere punten vooruitgang valt te verwachten, maar dat er ook aan e-auto's nog altijd meerdere nadelen en bezwaren blijven kleven.

NAAR EEN AUTO-ARM BESTAAN

Aan het eind van dit artikel zullen de belangrijkste elementen van een flexibel en auto-arm bestaan worden besproken, en zal een pleidooi worden gehouden voor de opkomst van de libertair ingestelde 'flexi-automobilist'. Na enige nadere overdenking kan ik mij uitstekend vinden in de begingedachte van Ivan Illich dat er om te beginnen in een toekomstige ecologisch verantwoorde maatschappij sprake zal moeten zijn van het structureel verminderen van de snelheid en haast van transport en vervoer.
Tegenover het doorgeslagen en energieverslindende verkeer per personenauto, stelt Illich de rust, eenvoud en milieuvriendelijkheid van de gang per voet of heel simpel per fiets. Illich heeft volkomen gelijk wanneer hij stelt dat de fiets hét meest milieuvriendelijke werktuig bij uitstek is. Zoals al werd vermeld in de inleiding van deze *AS*, zijn fietsen efficiënt, goedkoop, gebruiken ze weinig materialen en ruimte, en stellen ze de mens in staat om op een efficiënte wijze te reizen en van deur tot deur te gaan, zonder onnodig grote afstanden te hoeven lopen.[9]
Op een overtuigende wijze valt Illich in zijn werk het overdreven snelle samenlevingsritme aan, dat er in de moderne tijd voor zorgt dat veel mensen gespannen zijn en zich moeten forceren om het tempo van de maatschappij bij te kunnen houden. Wat de kwaliteit van leven in hoge mate bepaalt, is in zijn visie het bezitten van voldoende mogelijkheden om te herstellen van eerdere inspanningen, tot rust te komen, zich te ontspannen en te wijden aan intellectuele en creatieve zelfontplooiing en gemeenschapsleven.
In het algemeen genomen zijn libertair ingestelde burgers, die doelbewust kiezen voor een ecologisch verantwoorde levensstijl, personen die gemiddeld minder uren per week werken dan de geijkte 38 of 40 uur. Het betreft individuen die minder zijn gefocust op het ontvangen van een hoog salaris, die minder statusgericht zijn en ook matiger consumeren.[10] In debatten over toekomstige vormen van mobiliteit en de auto wordt vaak over het hoofd gezien dat een ecologisch verantwoord leven meestal betekent dat men meer tijd nodig heeft voor de gebruikelijke dagelijkse handelingen dan in het geval van een meer milieuonvriendelijke levenswijze.
De ervaring leert dat mensen inderdaad over voldoende tijdsruimte en energie dienen te beschikken om echt te kunnen kiezen voor een levenswijze die wordt gekenmerkt door 'minder, anders en ecologisch meer verantwoord' consumeren. De verklaring is dat een vereenvoudigde levenswijze doorgaans (maar niet altijd…) meer tijd en inspanning zal vereisen. Wie voortaan besluit om consequent naar het werk te gaan fietsen, zal mogelijk meer tijd kwijt zijn dan wie voor de auto of het openbaar vervoer blijft kiezen. Er bestaan echter uitzonderingen op deze regel, omdat fietsers niet in de file hoeven te staan, minder plaats innemen op de weg en sneller door het verkeer kunnen manoeuvreren dan auto's, bussen of trams. Ook scheelt een dagelijkse fietstocht van voldoende lengte en intensiteit het bezoeken van een sportschool, wat aanzienlijk tijd en geld bespaart.
In het 'ideale geval' zal de flexibel ingestelde, libertaire burger dan ook in eerste instantie proberen om zo veel mogelijk gebruik te maken van een (eventueel elektrisch ondersteunde) fiets, dan wel van gemoderniseerd openbaar vervoer. Daarbij past dat voortaan consequent een beleid wordt ingevoerd dat het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevordert en waardoor het inefficiënte gebruik van op fossiele brandstoffen rijdende auto's krachtig wordt ontmoedigd. Dit betekent onder andere dat voorzieningen zoals fietspaden en fietsstallingen moeten worden verbeterd, dat het openbaar vervoer zowel sneller als betaalbaarder wordt, en dat er bij het gebruik van diesel- en benzineauto's wordt gekozen voor een doordacht systeem van rekeningrijden.
Dit laatste financiële instrument zal zeker niet alle problemen van het fossiele autoverkeer oplossen, maar zal de autorijders wel stimuleren om minder gauw de auto te pakken en zal hen bewuster maken van de ecologische kosten die het gevolg zijn van het rijden in een diesel- of benzinewagen: want het rekeningrijden geldt niet voor e-auto's.
Een andere maatregel om het aantal diesel- en benzineauto's op de weg drastisch te verminderen, is het instellen van een verbod om 'alleen' in deze wagens te rijden: voortaan mag je je enkel met minstens twee personen in deze fossiele auto's op de weg begeven. In een elektrische auto is het weer wél wettelijk toegestaan om in je eentje te rijden.
Een ander financieel instrument dat effectief zal zijn om in de toekomst het autogebruik stelselmatig te ontmoedigen, is het progressief belasten van het gewicht en verbruik van auto's. Dit zal het aantal Sport Utility Vehicles (SUV's) en andere zware en onzuinige voertuigen op de autowegen verminderen. Daarnaast moet er veel strenger dan nu worden gecontroleerd of een persoon wel terecht een auto rijdt met een grijs kenteken: grijze kentekens zijn alleen toegestaan voor échte bedrijfsauto's.
Wanneer al deze beleidsmaatregelen zijn genomen en de burger er desondanks toe besluit om niet te kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer (want: te lastig of vermoeiend, kost te veel tijd, dan kan ik mijn grote spullen niet vervoeren) dan kan de anarchistische georienteerde, vooruitstrevende ecologische burger het beste besluiten om niet gebruik te maken van een privéauto, maar van een tijdelijke leen-, deel- of huurau-

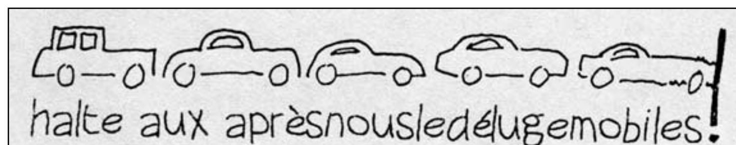
to. Deze wagen staat in de lokale wijk geparkeerd en wordt vanzelfsprekend bij voorkeur door groene en schone zonne-, wind- en waterenergie voortbewogen.

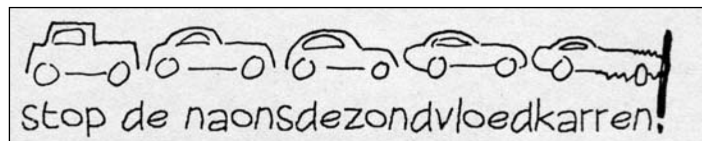
Dit is een weloverwogen en rationele keuze waarmee de burger zijn gemiddelde ecologische voetafdruk aanmerkelijk zal weten te reduceren, en die aansluit bij het verlangen om in het bestaan autonome, vrijwillige en vrije besluiten te kunnen nemen. Deze overdenkingen leiden tot de conclusie dat een aantrekkelijke uitweg uit de hedendaagse crisis van milieu, natuur en klimaat is te vinden in de slimme, creatieve, pragmatische en betaalbare strategie van het structureel inzetten van voor iedereen beschikbare leen-, deel- of huurauto's, of nog beter: op groene wijze 'elektrisch' voortgedreven leen-, deel-, of huurauto's.

Deze oplossing houdt de geleidelijke opkomst in van de anarchistisch ingestelde 'flexi-automobilist'. Deze ultiem flexibele autogebruiker geeft consequent de voorkeur aan autonomie en keuzevrijheid in het geval van personenvervoer. Ik geef onmiddellijk toe dat deze oplossing niet volledig en principieel 'autoloos' is, maar wel is deze strategie 'auto-arm' en worden de nadelen en risico's voor de andere burgers geminimaliseerd. Als zodanig verenigt deze benadering een optimale keuzevrijheid met een uitgebreide zorg voor ecologische duurzaamheid en de belangen van de toekomstige generaties op het gebied van het doorgeven van een schone, gezonde en veerkrachtige aarde.

NOTEN

(1) Zie ook Pellikaan, H. en Van der Veen R., *Environmental Dilemmas and Policy Design*, Cambridge, Cambridge University Press 2002. – (2) I.Illich, *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen: onze verkeerde wereld*, Baarn, Het Wereldvenster, 1980, p. 37. – (3) Zie Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM: Velders, G. e.a., *The Euro Emission Standards for Cars and Trucks in Relation to NO2 Limit Value Exceedances in the Netherlands*, Bilthoven, RIVM Letter Report 680363001, pdf). – (4) Voor deze cijfers, zie de website van het SWOV. – (5) Zie N. Klein, *The Shock Doctrine: the Rise of Disaster Capitalism*, Knopf, Toronto 2007, 298-308, en N. Klein, *This Changes Everything: Capitalism versus the Climate*, Allen Lane, London 2014, en D. Cronin 2013, *Corporate Europe: How Big Business sets Policies on Food, Climate and War*, Pluto Press, London 2013, pp. 106-126. – (6) D. Cronin 2013, *Corporate Europe: How Big Business sets Policies on Food, Climate and War*, Pluto Press, London 2013, pp. 106-126. – (7) Zie Babette Porcelijn, *De verborgen impact*; *Think big act now*, Amsterdam 2016, pp. 94-102. – (8) Ibid. – (9) Zie I. Illich, *Naar een nieuwe levensstijl: Voorwaarden voor een gelukkiger samenleven*, Het wereldvenster, Baarn 1981, pp. 66-68. – (10) J. Schreurs, *Living with Less: Prospects for Sustainability*, ICIS, Maastricht 2010, pp. 98-121.





TEGEN DE AUTO

Weia Reinboud

Het Griekse 'autos' betekent 'zelf', maar 'automobiel' betekent niet dat je zelf beweegt maar dat dat apparaat dat auto heet beweegt. Dat doet ie niet zelf, daar is CO2 voor nodig. Of stroom, maar laden van accu's kan slechts CO2-loos op momenten dat de zon schijnt of de windmolens draaien. Dat vergeten de mensen nogal eens als ze elektrisch rijden propageren, zoals mensen heel veel dingen vergeten als het over automobilisme gaat. Een paar van die dingen wil ik in dit artikel onder de aandacht brengen.

Eerst wil ik een getal noemen. De eerste Nederlandse autodode viel in 1901, gestaag liep het aantal doden op tot een kleine duizend per jaar vlak voor de oorlog. In de eerste jaren van de oorlog nam het aantal fors af. Cynisch gezegd waren de nazistische jaren dus verkeersveiliger dan de kapitalistische. Ook heel cynisch is de constatering dat de misdadige moedwillige moord op honderdtweeduizend joden in de oorlog over een even groot aantal slachtoffers gaat als wat de auto in Nederland sinds 1954 voor elkaar heeft gebokst. Het topjaar was 1972 met 3264 doden. Wereldwijd zijn er trouwens al zo'n dertig miljoen verkeersdoden gevallen. In Nederland is begin van dit jaar de honderddertigduizendste verkeersdode gevallen. Dat is gelijk aan een flinke stad – dat is het getal dat ik wilde noemen.

Cynisch redeneren is misschien duidelijker dan eufemistisch redeneren? Wat denk je als je leest: 'De overheid heeft zich als doel gesteld om het aantal doden en ernstig gewonden in 2020 terug te dringen tot maximaal vijfhonderd doden en tienduizend ernstig gewonden.' Je kunt denken: mooi, het scheelt heel veel met het al genoemde topjaar 1972. Maar je kunt ook denken dat daar staat: de productie van auto's en de productie van autokilometers is zo enorm belangrijk dat de productie van vijfhonderd verkeersdoden er best wel bij kan.

Per reizigigerskilometer is dat immers bijna niets. Vijfhonderd doden op honderd miljard kilometer, dat is één dode op tweehonderd miljoen kilometer. Dat is te verwaarlozen – zo luidt het onuitgesproken cynisme dat aanhangers van het automobilisme hanteren.

Moreel redeneren is niet zo'n heel sterk ding van de mens, althans, het gaat niet altijd automatisch. Met voorbedachten rade iemand om zeep helpen wordt moreel afgekeurd. Zonder enige rade rijdend in een auto iemand anders om zeep helpen wordt niet iets gevonden waar moraal van toepassing is. De reden om in een auto te rijden is sowieso geen moreel iets, de reden is gewoon gemak en gemak is in de verste verte geen morele categorie. Dat is zonneklaar.

Maar hoe zit het met 'per ongeluk' doden? In een auto rijden is vermijdbaar, dus die dode is ook vermijdbaar? Toch? Net zoals de alcohol die bij verkeersdoden nogal vaak in het spel is vermijdbaar is.

Ik zie overeenkomsten tussen alcoholisme en automobilisme. Alcoholisme is niet iets dat vanaf een bepaald promillage alcohol in het bloed pas aanwezig is, alcoholisme is volgens mij een concept,

iets dat je wel of niet aan kunt hangen. Zo bezien is alcoholisme de optie open houden om alcoholische drank te nuttigen. Eén glas per jaar valt daar al onder. En helaas, meer dan negentig procent van de hoger opgeleide mannen is bij die definitie alcoholist, bij de vrouwen is het ietsje minder en dat enorme aantal mensen zal er gezamenlijk wel voor zorgen dat alcoholisme niet gauw ingedamd zal gaan worden.
Bij automobilisme is er volgens mij ook zo'n absolute en heldere definitie mogelijk: automobilisme is de optie open houden om de auto te nemen. Het percentage dat automobilist is, is vermoedelijk ontzaglijk hoog, ik kom althans ook bij niet-autorijders zeer weinig mensen tegen die de auto domweg geen optie vinden.
Bij mobiliteit is er net als bij elektra- of plasticgebruik een continuüm dat loopt van nul naar heel veel. Ergens op dat continuüm positioneer je jezelf. Je hebt daar praktische redenen voor en ook een beetje (im)morele. Met een auto is het vrijwel onmogelijk om een ecologische voetafdruk te hebben onder het eerlijke aarde-aandeel, wat betekent dat je niet alleen je eigen plek op aarde inneemt maar ook de plek van een ander (die lekker ver weg uit het zicht woont). Daar zit duidelijk een moreel kantje aan. En een on-anarchistisch kantje ook, want de westerse levensstijl komt neer op het bezet houden van stukken aarde in Verweghistan.
Ik vind het leuk om de auto geen optie te vinden. Het is niet moeilijk om daarnaar te handelen want juist omdat het geen optie is, is er in mijn denken geen enkele redenering waar 'neem de auto' uit kan rollen. In de laatste twee decennia heb ik dan ook maar tien keer in een auto meegereden. Zes keer naar een ziekenhuis, dat kan je onder ziekenvervoer scharen, een niet geheel afschafbare categorie mobilisme. Een keertje heb ik een bus gemist en een vriend die net langs reed zag dat. Gaan lopen was beter geweest. Een keer hinkend na een blessure bij een atletiekwedstrijd. Een keertje in een regio waar geen openbaar vervoer is, daar hebben we ons naar het vakantiehuisje laten brengen. Na afloop wisten we de weg en zijn we natuurlijk gaan lopen. En zes jaar geleden was het voor het laatst, ik liep met krukken en was atletiektraining gaan geven in miezerig weer. Toen heb ik me laten verleiden om me thuis te laten brengen, en o gruwel, die collegatrainer nam de verkeerde afslag zodat we over de A27 langs mijn huis kwamen, waar ik in de kwarteeuw dat we er wonen nooit langs was gekomen. Dus ik heb daar nog steeds spijt van. Slap gedoe!
Even terzijde: bij problemen is het goed om te kijken naar wat werkelijk de oorzaken van het probleem zijn. Wonen langs een snelweg verkort je leven door het rondvliegend fijnstof, maar die A27 is helemaal geen probleem. Het probleem zijn de gebruikers ervan. Honderdtwintigduizend fijnstofslingeraars per dag.
Mensen denken vaak dat ze een punt hebben als ze een punt kunnen vinden. Maar het is helemaal niet moeilijk om bij praktische zaken als mobiliteit punten pro te vinden. (En punten contra.) Je moet nu eenmaal van A naar B. Die auto rijdt toch. Het station is te ver. De bus gaat te zelden. Iedereen doet het. (Iedereen?? Neen!) De oude Griekse sofisten vonden het al leuk om de ene dag met verve A te bepleiten en de volgende dag niet-A. Waarbij 'A' in die tijd nog niet voor 'Auto' kon staan.
Het leuke en uitdagende is juist om niet te blijven hangen bij snel bedachte punten en je niet te gaan gedragen zoals velen doen, dus niet wat in deze streken betekent: CO2-uitstotend, consumptistisch, kapitalistisch verantwoord en zo meer. Er zijn ook allerlei redenen voor het tegenoverstaande en van het serieus nemen daarvan word je gelukkiger. Deel van de oplossing zijn en niet van het probleem, dat maakt vrolijk.
Dat betekent wel dat je zelf moet nadenken. Gewoontes liggen klaar, maar redeneringen om gewoontes te doorbreken moet je zoeken. Veel kinderen worden met de auto naar school gebracht, naar sport, naar oma. Dergelijke kinderen zullen dat gedrag als ze opgroeien vaak reproduceren. Dat komt erop neer dat ze precies nul gedachten aan die gewoonte hebben gewijd. Spreek je mensen aan op gewoontes die ze van hun ouders overgenomen hebben, eetgewoonte is er ook zo een, dan zetten ze vaak de hakken in het zand. Terwijl ze er echt nooit over nagedacht hebben!
Natuurkundig redeneren is ook niet zo'n heel sterk ding van de mens, althans, het gaat niet helemaal vanzelf. Bij politieke discussie over de maximumsnelheid wordt er van alles bijgehaald, maar meestal niet simpele natuurkunde. Rolweerstand neemt lineair toe met de snelheid. Luchtweerstand neemt kwadratisch toe met de snelheid. Benzineverbruik neemt navenant toe. De klap die je kijgt bij een botsing gaat lineair met de snelheid. En zo voort.
Vroeger op school kreeg een klasgenoot, die op acht kilometer van school woonde, van zijn eveneens patserige ouders een Mini. Tegenwoordig zijn er nog steeds Mini's, maar die zijn langer, breder en hoger dan die van vroeger, en vooral: twee keer zo zwaar. Ik herhaal: twee keer zo zwaar – terwijl er dezelfde mobiliteitsbehoefte mee bevredigd wordt. (Of schijnt te moeten worden.) De klap die iets of iemand krijgt bij een botsing met zo'n ding gaat evenredig met het gewicht, dus geen wonder dat het aantal verkeersdoden niet erg daalt. Bij het ontwerpen van auto's wordt tegenwoordig goed gekeken naar hoeveel luchtweerstand het geval op gaat leveren. Luchtweerstand hangt af van het frontaal oppervlak en de al dan niet afgeronde vorm (vormfactor). Men maakt de vormfactor steeds beter én maakt de auto tegelijk groter, want hij is toch zuiniger. Dit heet het rebound-effect, wat bij veel milieuzaken speelt. Eenvoudig voorbeeld: een led-lamp gebruikt minder stroom dan een spaarlamp, dus vervang je elke spaarlamp door twéé ledlampen. Effect nihil of zelfs negatief.
De topsnelheid van een haas is 75 kilometer per uur. Je zou denken dat mensen wel tevreden zijn als ze met technische hulpmiddelen een dergelijke snelheid langdurig kunnen volhouden, maar dat is niet het geval. Ze willen veel meer. Hoe zou de wereld eruit zien als alle voertuigen zich aan een maximumsnelheid van 75 moesten houden? Mooier! Minder doojen! Minder lawaai!
De auto is een van de vele uitvindingen waarbij er niet aan de lange termijn gedacht is. Men maakte één auto voor het leuk, als technische uitdaging. Men maakte er duizend voor duizend rijkaards. Men maakte er miljoenen om de klimaatvernieling op gang te houden. Die klimaatverandering zat er vanaf het begin al in, alleen zag men dat niet. Zoals bij het kappen van een hellingbos niet gezien wordt hoe vernietigend later de modderstromen zijn.
Over uitvinden gesproken: de auto is een verschrikkelijk dom ding. Het weegt vijftienhonderd kilo en men gaat er een

brief mee posten. Of twintig kilo boodschappen mee doen, een gewicht dat ook op een fiets past die honderd keer minder weegt dan een auto. Het grootste deel van de tijd staat die auto stil, heel efficiënt. Hij gaat lang mee, maar niet heus.
Voor de duidelijkheid: een trein weegt ook belachelijk veel per reiziger. Maar de trein heeft veel minder rolweerstand, veel minder luchtweerstand, gaat veel langer mee, rijdt op groene stroom zodra de zon schijnt en de molenwieken draaien. En is iets communaals, niet privé. Hij gaat harder dan 75, dat helaas wel.
Je ziet dat er heel wat aspecten zitten aan de auto. Er zijn dus ook veel soorten argumenten om het autorijden te verminderen, maar ook zullen mensen veel argumenten vinden om hun automobiliteit te verdedigen. Argumenten die neerkomen op doen alsof je neus bloedt. Smoesjes dus.
Helemaal stroperig wordt het als het gaat om het imago, het *image* van de automobilist. Het betreft hier een kluwen van nieuw- versus oudlichterij. Multatuli schreef al dat conservatieven helemaal niet conservatief zijn als het gaat om nieuwe manieren van geld verdienen. Zo ook met veel automobilisten. Nieuw model, ha! Luxueuzer, yippie!
Maar intussen aartsconservatief, want een auto hoort zo en zo groot te zijn, de snelheid moet zoals altijd geschikt voor de snelweg zijn. En dus zit er niet zo veel tussen een fiets en een auto. Ik overdrijf niet eens heel erg. Er is de ligfiets, er is de overdekte versie daarvan, de velomobiel. Dan brommer, scooter en motor, die veelal ook niet zo fris zijn. Vervolgens krijg je het invalidenwagentje en de brommobiel, die mogen niet harder dan 45, maar bij beide wordt geprobeerd om ze er zo auto-achtig mogelijk uit te laten zien. Heel conservatief. Vervolgens krijg je meteen de auto, waarvan ook de kleinste een flinke fauteuil als zitplaats moet hebben en hard op de snelweg moeten kunnen rijden, vinden de automobilisten.
Ik zou denken dat er allang een kruising bestaat van ligfiets met zonne-auto, zo licht en gestroomlijnd mogelijk, met je tweeën naast elkaar zonondersteund voorttrappend. Maar nee. Gekker nog, er is jaarlijks een zonne-autowedstrijd dwars door Australië. Die dingen rijden royaal boven de 75, maar de constructieregels zijn veranderd zodat de berijder tamelijk rechtop zit, net als in een echte auto. Met een houten kont aan het eind van de rit. En niet mogen meetrappen. Ik vind dat wel typisch iets voor het conservatisme van de autowereld. Van eigenlijk elke automobilist.
Idealistisch redeneren, is dat een sterk ding van de mens? Het gaat in elk geval niet bij iedereen vanzelf en zeker bij praktische zaken kan men het gemakkelijk achterwege laten. Zoals al gezegd. Eveneens al genoemd zijn de immorele kantjes van een grote voetafdruk, van fijnstof, van CO2. Van anderen doodrijden. Ook veel materiaal gebruiken, geluidshinder en dergelijke kunnen moeilijk moreel geheel indifferent genoemd worden. Hoe niet-idealisme vooral neerkomt op steunpilaar van het kapitalisme zijn, dat moet ook nog genoemd worden. De individuele vrijheid van de automobilist om te gaan waar hij/zij wil zal door sommigen misschien als iets moois gezien worden, als iets anarchistisch zelfs, maar volgens mij wordt dan niet het anarchistische vrijheidsbegrip gehanteerd, maar het daar haaks op staande liberale vrijheidsbegrip. Ikke ikke en de rest kan in de uitlaatgassen stikke.

OP WEG MET THEATERSTRAAT

Rymke Wiersma

Iedereen die wel eens actievoert of demonstreert zal ze kennen: de rood met geel geschilderde bussen, de vrachtwagens en de podia van Theaterstraat. Rustig en trefzeker werken de mensen van deze organisatie, onvermoeibaar lijken ze na al die jaren. Het is bijna vanzelfsprekend dat ze er zijn, dat het podium er staat, dat de microfoons en de speakers het doen, dat de bussen de activisten op tijd van A naar B rijden en weer terug. Theaterstraat is ongelooflijk nuttig voor met name de buitenparlementaire linkse en anarchistische beweging. Al meer dan veertig jaar lang!

BEREN REDDEN

In de jaren negentig organiseerden we met de Aspegroep Nederland, vaak in samenwerking met mobiele keuken Rampenplan, verschillende actiereizen naar de Aspevallei (ten zuiden van de stad Pau) in de Franse Pyreneeën. Enigszins absurd was het wel om een reis te maken van zo'n tweeëntwintig uur, in een oude bus*, via immense snelwegen, rotondes, tunnels en viaducten naar een nog bijna ongerept dal, om daar te protesteren tegen de aanleg van een weg van het soort waar Nederland bij wijze van spreken al vol mee ligt. Maar er waren goede redenen om daar toch voor te kiezen. De E7 door de Pyreneeën maakte deel uit van een kapitalistisch megaproject: met subsidie van de EU moest er een snelle verbinding komen tussen Bordeaux en Madrid. De bedoeling was dat er dagelijks zo'n achttienhonderd auto's en duizend vrachtwagens (tot dan toe waren dat er slechts tachtig) gebruik zouden maken van de snelweg. Over de A27, waar ik vlakbij woon, rijdt weliswaar een veelvoud daarvan, maar in dit dal was nog echte natuur te verdedigen, waaronder toen zelfs nog de laatste Pyrenese bruine beren. '*Les Pays Bas* daarentegen', zei een van de Franse activisten, 'zijn niet alleen *totalement plat*, maar ook totaal geasfalteerd'.
Al met al waren er genoeg redenen om keer op keer met een groep van zo'n dertig activisten ten strijde te trekken. Zonder een organisatie als Theaterstraat zouden die reizen onmogelijk zijn geweest! De vertrouwde rode bus stond ons op een afgesproken plek op te wachten. Er gingen meestal drie chauffeurs van Theaterstraat mee, die elkaar consequent elke twee uur afwisselden. Ik ben absoluut geen autorijdster en vroeger was ik altijd snel misselijk tijdens een rit, zeker in de bergen, maar tijdens deze reizen had ik daar geen last van. Vooruit of achteruit rijden, voorin of achterin zitten, het maakte weinig uit. Het zijn oude bussen, maar goed onderhouden. Niet alleen het rijden maar ook de techniek en het onderhoud van de bussen was (en is) bij Theaterstraat in goede handen.

VAN STRAATTHEATER NAAR THEATERSTRAAT

Theaterstraat werkt voor iedereen die zich inzet voor een duurzame rechtvaardige wereld. De activiteiten moeten op de buitenwereld gericht zijn en open voor iedereen die de doelstelling ervan ondersteunt.

Vanuit Aktie Tomaat ontstond in 1972 het Zomerstraattheater, dat het toneel terug naar de straat wilde brengen. Met buurtbewoners werden festivals en dergelijke georganiseerd, waarmee veel buurtprotest werd ondersteund. Nadat de gemeente de subsidie van het Zomerstraattheater introk werd Stichting Theaterstraat opgericht, die zich vooral richtte op demonstraties en acties. Zo was Theaterstraat al actief bij de protesten tegen de metro bij de Nieuwmarkt. Daar zetten ze geluidsboxen in huizen neer, via die boxen werden teksten gebruld. Zodra agenten het huis binnenkwamen werd zo'n geluidsbox snel op zijn kant gelegd, een plant erop, en een kopje koffie!

De Chilidemonstraties op 11 september, Stop de Neutronenbom, vele kraakacties, steeds stonden de mensen van Theaterstraat de activisten bij met vervoer, techniek en het knutselen van (groot) actiemateriaal. Vanaf 1982 ondersteunden ze gemiddeld zo'n zestig acties per jaar. Bij de Shellblokkade ('Shell uit Zuid-Afrika') in 1987 werd een podiumwagen van Theaterstraat ingezet. Deze wagen is een Daf, model Torpedo; een vrachtwagen met een neus. Zo nu en dan werd er door actievoerders gemeld dat het wel handig zou zijn als de Torpedo naar een bepaalde plek kwam. De scannerploeg die de politie afluisterde kon horen dat dit bij hen tot veel paniek leidde: 'Ze hebben een torpedo!' Met bootjes werd naarstig gezocht naar de torpedo op het IJ.

PECH OP DE TERUGWEG

Op een van de terugreizen uit de Aspevallei ketste er op de snelweg ergens in het zuiden van Frankrijk een steentje tegen de voorruit, waarna de linkerhelft in duizenden stukjes brak. Niemand raakte gewond, maar het was tegen de avond, reparatie zou pas de volgende dag kunnen, en zelfs dan misschien niet, want waar moest de garage zo'n oud model ruit vandaan halen? Een aantal activisten in de bus werd wat zenuwachtig, sommigen hadden afspraken de volgende dag, maar de mensen van Theaterstraat lieten zich niet ontmoedigen. De verbrokkelde resten werden uit de sponning gehaald. Provisorisch werd er vervolgens een soort venster gemaakt van een gevonden stalen frame, beplakt met stevig plastic, zodat de chauffeur recht naar voren toch nog kon zien.

's Nachts rijden was op die manier wel erg link. We zijn toen maar ergens blijven overnachten, in een parkje in een of ander slaperig stadje. Sommigen onbekommerd slapend, anderen rondhangend in en om de bus. 's Ochtends was er nog een laatste ontbijt, verzorgd door Rampenplan, daarna volgde een lange, spannende rit naar huis. De bus reed langzamer dan anders. Een van de nietrijdende chauffeurs zat aan de rechterkant, waar de ruit heel was gebleven, en gaf instructies. De Franse politie, die in de Aspevallei nog moeilijk had gedaan over de schroefjes waarmee de nummerplaten vast zaten (dat moesten popnagels zijn), kwam niet achter ons aan. Ook aan de Franse grens werd nergens moeilijk over gedaan, die rare bus met activisten waren ze liever kwijt dan rijk, we mochten zo doorrijden.

TOEKOMST

In december 2013 brandde op een industrieterrein aan de rand van Amsterdam via een uitslaande brand bij de buren de loods van Theaterstraat voor een groot deel af. De bussen en de vrachtwagen konden gered worden, verder ging bijna al het zorgvuldig verzamelde en gefabriceerde materiaal verloren, inclusief het archief met foto's van de begintijd. Een golf van solidariteit ging door de actiebeweging. Stoppen was geen optie, vonden de mensen die Theaterstraat te hulp kwamen. Gelukkig gebeurde dat ook niet, het zou een ramp zijn geweest voor de actiebeweging. Met behulp van vrijwilligers, geld van donaties en benefietfeesten bouwden de mensen van Theaterstraat alles gaandeweg weer op. Toch is het de vraag hoe lang ze nog door zullen kunnen gaan met dit fysiek best zware werk. De mensen van Theaterstraat beginnen langzamerhand wel te merken dat ze een dagje ouder worden. Dus wordt er meer aandacht besteed aan het tilbaar maken van boxen, podiumdaken en dergelijke. En voor het onderhoud van vrachtwagens en bussen is er de laatste jaren zelfs een brug. Dus ze hoeven er niet meer onder te kruipen.



Theaterstraat is opgebouwd door mensen die veel tijd hadden en konden rekenen op een vast (laag) inkomen van elders. Jongeren zitten meestal in een veel moeilijker situatie en kunnen vaak niet voltijds aan een project als Theaterstraat werken omdat ze ook nog voor inkomsten moeten zorgen.

AMELISWEERD

De strijd tegen de snelweg in de Aspevallei lijkt in vele opzichten op de jarenlange strijd tegen de snelweg (de A27) door Amelisweerd bij Utrecht, en zoals ook die strijd nu weer oplaait omdat de weg weer verbreed dreigt te worden, zo is ook de strijd in de Aspevallei nog altijd niet definitief gestreden. De autoriteiten passen in beide gevallen de salamitactiek toe: stukje voor stukje voorbereiden, bomen kappen, terrein egaliseren nog vóór alle besluiten zijn genomen, zodat er op een gegeven moment gezegd kan worden: de na-

tuur is hier nu toch al verdwenen en er is al zoveel in geïnvesteerd, verbreed die andere stukken dan ook maar.

Op 24 september 2017 was het 35 jaar geleden dat er zeshonderd bomen sneuvelden voor de aanleg van de A27 door Amelisweerd, en opnieuw dreigen er bomen gekapt te worden. Nu zelfs achthonderd. Dat zou nodig zijn voor een (hopelijk nog tegen te houden) verbreding van de huidige weg naar veertien (!) rijstroken. Triest, maar toch was die zonnige middag in september een soort feestje, een reünie van oude activisten, maar ook een opleving en hernieuwing van protest. Er waren toespraken, er werd gezongen, en extra mooi was dat ook dit weer allemaal plaatsvond op en rond een podium van Theaterstraat.

NOOT

*De oude bussen van Theaterstraat zijn overigens niet vervuilender zijn dan de meeste andere bussen. Omdat nieuwere bussen veel zwaarder zijn en een grotere motor hebben om sneller te kunnen optrekken en sneller een berg op te kunnen rijden verbruiken ze meer brandstof en hebben ze dus een grotere CO_2-uitstoot. Daar komt nog bij dat het produceren van een bus, zeker een nieuwe bus met veel technische foefjes, heel veel energie kost. En veel vervuiling. Hergebruik en het blijven gebruiken van spullen levert vaak nog de meeste milieuwinst op. Wel hopen de mensen van Theaterstraat de komende tijd een van hun oude bussen om te kunnen bouwen naar biogas of andere lowtech-oplossingen te kunnen toepassen.

BRONNEN

Gesprekken en mails met mensen van Theaterstraat
https://downtoearthmagazine.nl/help-theaterstraat-uit-de-brand/
https://www.ravage-webzine.nl/2014/08/20/benefietfeest-voor-theaterstraat/
http://occii.org/torpedos-en-geluidsboxen-een-interview-met-theaterstraat/



DROOMFABRIEK

De onstuitbare opmars van het asfaltmonster

Martin Smit

Der Arbeiter weiß nicht, was ein Automobil ist. Er weiß nicht, was ein Motor ist.
(Ilja Ehrenburg, *Das Leben der Autos*)

Henry Ford was een slimme man. De lopende band, zijn uitvinding om de productie in zijn autofabrieken maximaal te kunnen opvoeren, bleek een gouden greep. Het arbeidsprincipe, waarbij een arbeider een werkdag lang dezelfde handeling moet uitvoeren, werd één van de grondslagen van het kapitalistische productiesysteem. Het kreeg wereldwijd navolging, ook in fascistische en communistische regimes. Het kapitalisme wist haar positie nog meer te verankeren. In plaats van dat arbeiders bleven strijden voor een menswaardiger bestaan, werden zij gedegradeerd tot jagers op een burgerlijk statussymbool: de auto. En de vierwieler werd ook nog eens van gebruiksartikel gepromoveerd tot symbool van de vooruitgang.

Henry Ford was niet alleen slim, hij was bovenal een fanatiek antisemiet, een aanhanger van het fascistisch gedachtegoed en overtuigd promotor van de zegeningen van het kapitalisme. Eén van die zegeningen was de gedachte dat de aanschaf van een auto nu ook voor 'de gewone man' mogelijk moest zijn. Door Fords lopende band werd de arbeider gereduceerd tot een onderdeel van de machine, slechts een schakel in het productieproces. 'The machine is the new Messiah', sprak Henry Ford.
Weliswaar was in de negentiende eeuw het werk in de grote weverijen en spinnerijen in de Verenigde Staten en Engeland al een geestdodende, eentonige bezigheid, de lopende band verergerde dit. Arbeidsvreugde was vervallen tot afstomping, vakmanschap vervangen door sleur: de werkelijkheid van Chaplins *Modern Times*.
In 1907 liep de eerste T-Ford van de lopende band, 'the car for everyman'. Tienduizenden zouden volgen. De productie van één auto duurde slechts 93 minuten. In 1932 produceerde de Ford Motor Company een derde van alle auto's op de wereld.

SOCIALE ONRUST

Ford had het slim bekeken. Tijdens de Eerste Wereldoorlog wierp hij zich op als een grote pacifist en probeerde hij de strijdende partijen te bewegen de oorlog te staken. In 1915 verklaarde hij nog oorlog een verspilling van tijd te vinden, maar in 1917, toen Amerika zich in de oorlog mengde, werd Ford een belangrijke leverancier van trucks voor het leger.
Hij verhoogde de lonen van zijn arbeiders, verkortte de werkweek, maakte de werkomstandigheden naar eigen zeggen aantrekkelijk, kortom, hij wierp zich op als een sociale werkgever. En de arbeider? De arbeider kon nu zijn geld uitgeven aan iets wat tot voor kort alleen voorbehouden was aan de rijkere klassen. Hij kon zich nu ook een beetje rijk voelen, maar wel door geld uit te geven aan iets wat hij zelf had geproduceerd, waaraan hij zelf zijn werkkracht had gegeven. Dat was de adder onder het gras,

Ford verdiende nu dubbel aan iedere verkochte auto. Het kapitalistisch marktprincipe in een notendop.
Voor de kapitalistische ondernemer had de lopende band nog een belangrijk voordeel. Door de arbeider in de fabriek op de werkvloer te isoleren, niet meer onafhankelijk te laten zijn, maar onderdeel te maken van de machine, werd de kans op sociale onrust verkleind. Immers, hoe minder arbeiders met elkaar in contact staan op de werkvloer, hoe minder onvrede er opborrelt.

WAGENS VOOR HET VOLK

Ford wilde de VS economisch onafhankelijk maken van de rest van de wereld. Amerika werd bedreigd door 'de internationale Jood', verklaarde Ford. Ford is de enige Amerikaan die met name genoemd wordt in Hitlers *Mein Kampf*. Hitler verklaarde zich een groot bewonderaar van Ford en zei zijn best te willen doen de theorieën en praktijk van Ford in Duitsland te willen toepassen. Het lukte Hitler ook nog. Was de Volkswagen immers niet ook een auto voor iedereen? En zolang er nog geen tanks over de autobahnen hoefden te rijden, kon het volk er toch prima gebruik van maken? En het hield ze koest.
Het was niet alleen het fascistische Duitsland dat Fords productiemethode en theorieën kopieerde. Zelfs de Oost-Europese communistische landen pasten het systeem toe. De DDR maakte met de Trabant een goedkoop geproduceerde, voor iedereen betaalbare auto. De Sovjet Unie deed met de Lada hetzelfde.

WEDEROPBOUW

In de naoorlogse wederopbouw kon de droom van iedere arbeider, werknemer, van ieder gezin pas écht in vervulling gaan, met de American dream als lichtend voorbeeld. Subtiel, maar daarom niet minder gehaaid, wist het kapitalistische systeem het bezit van een auto, naast dat van een koelkast en televisie, als volmaakt geluk te presenteren en de mogelijkheden daartoe te bieden. Ultieme vrijheid bleek haalbaar! Zoevend over de highways, geen vuiltje aan de lucht, even pauzeren bij een *carhop*, en weer verder, Doris Day op de autoradio. Niemand hoefde zich meer ergens over zorgen te maken, zo leek het. Een bijna vervolmaking van de inkapseling van de arbeidersklasse, vormgegeven als burgerlijk geluk. Voor sociale onrust was geen enkele reden meer in de ideale consumptiemaatschappij.
Het kreeg ook de jongere generatie in haar greep. Jack Kerouacs *On the road* werd voor velen de bijbel van de vrijheid. Zijn verslag van de autoreizen die hij samen met zijn maat Neal Cassady maakte in veelal gestolen auto's, leek de blauwdruk voor een onbekommerd bestaan. Autoreizen, pillen en drank, het opgaan in jazzmuziek, belevenissen met aantrekkelijke vrouwen: de auto als opstapje naar de geneugten van het leven. Maar het was jaren vijftig, Jack en Neal zouden nu misschien de trein nemen.

ACHTERHAALD WERELDBEELD

De gedachte dat de auto niet zaligmakend was kwam in de jaren zestig op. Terwijl zich het merkwaardige verschijnsel bermtoerisme openbaarde en de ANWB de grootste vereniging van Nederland werd, klonken de eerste protesten tegen het blik in de stad. Voor kinderen waren er nauwelijks speelplekken in de buurt en op straat, terwijl ruim baan werd gegeven aan parkeerruimte. Parkeerplekken omzoomden de stadsgrachten, historische gebouwen gingen tegen de vlakte om plaats te maken voor parkeergarages. Omdat de gemeentebesturen van tal van provincieplaatsen vonden dat het dorp of de stad niet kon achterblijven in de vaart der volkeren, de economische groei voorop stond en de stad bereikbaar moest zijn voor de heilige koe, sneuvelde menige stadswijk onder de slopershamer. Het waren de littekens van een falend beleid, in gang gezet door visieloze planners met oogkleppen. Complete stadsdoorbraken waren geen uitzondering om ruimte te kunnen geven aan de natte dromen van de stadsplanners, projectontwikkelaars en de autolobby. Vierbaanswegen door het centrum van de stad: de realisatie van op zolderkamertjes ontsproten puberfantasieën, de erfenis van een achterhaald wereldbeeld. Buurtvoorzieningen, woongenot en stadsschoon vielen ten prooi aan de onstuitbare opmars van het asfaltmonster. Gelukkig zijn talloze heilloze plannen dankzij bewoners en actiegroepen in de onderste la verdwenen.

De geldverslindende, vervuilende exponent van het kapitalisme die auto heet, lijkt nog steeds de essentie te zijn van het bestaan. Sinds de jaren zeventig lijkt er weinig veranderd, alle natuurbeschermers, gezondheidsonderzoeken, actiegroepen en bewonerscomités ten spijt. Ruimtelijke ordening, natuurbeheer, energie, stadsplanning, milieubeheer, de auto rijdt nog steeds overal dwars doorheen. Heilig is de koe misschien niet meer, maar een afgod is deze nog wel.



In 1978 plakte de Friese actiegroep Swatte Jat affiches tegen de geplande uitbreiding van Rijksweg 9 tussen Leeuwarden en Harlingen. 'Der 't lân de dyk omklammet' (Waar het land de weg omarmt) is een omdraai*ing* van de eerste regel van het bekende Friese lied *It Heitelân*: Dêr 't dyk it lân omklammet (Waar de zeedijk het land omarmt).

AUTOMOBIELEN EN DIESELMOTOREN

Thom Holterman

Dat er met de metingen van vuiluitstoot van dieselmotoren in de automobielindustrie gesjoemeld werd en dat lokale overheden in binnen- en buitenland nu bezig zijn om 'dieselverboden' (weren van oude dieselvoertuigen uit de binnenstad) uit te vaardigen, weet natuurlijk iedereen. Maar het is al op zijn minst meer dan een halve eeuw bekend, dat dieselmotoren sterk vervuilend en giftig zijn. In de tijd dat ik in de beweging tegen militarisme en atoomwapens met een ingenieur optrok, die bij het Rotterdamse drinkwaterleidingbedrijf werkzaam was, wees hij me op een toen net verschenen Nederlandse vertaling van een Duits boek. Daarin werd een aantal problemen aangekaart die met milieuactivisme en kernenergie samenhingen. Ik heb het hier over het boek Bij de duivel te gast. Gaat de mensheid aan haar eigen civilisatie te gronde? *(Zeist 1960; uit het Duits van 1958). De auteur was de Tsjechische natuurliefhebber en milieubeschermer Günther Schwab (1904-2006).*

BIJ DE DUIVEL TE GAST

Het boek is opgezet als een roman (meer een kapstok). Een groepje mensen, journalisten en academici, is op bezoek bij de duivel. Die heeft zich voorgenomen de mensheid te laten verdwijnen. Hij stimuleert de mensheid het milieu te verzieken en zichzelf te vernietigen door verkeerd en ziekmakend te eten, vooral kankerverwekkende dingen. Schwab heeft het boek zo geschreven, dat de tekst als een spiegel werkt: hoe kun je zo stom zijn om (veel) suiker te nuttigen als je weet dat het destructief in je lijf werkt, of hoe kun je zo stom zijn om te denken dat kerncentrales de oplossing zijn om de CO2-uitstoot terug te dringen. Je haalt met kernenergie een nog groter probleem in huis – en ondertussen wrijft de duivel zich in zijn handen vanwege al die stommiteiten van mensen. Schwab heeft dan onderwijl over suiker en kernenergie met scheikundige en technische details de onderliggende problematiek verduidelijkt (stand van zaken jaren vijftig). De duivel zit op onze ondergang als mensheid te wachten en Schwab waarschuwt daartegen. In dat kader komen in hoofdstuk III, getiteld 'Pas op, gifgas!' ook dieselmotoren in auto's ter sprake op pagina 21-31; ik haal hier enkele citaten uit.

UITLAATGASSEN

De duivel, Boss genaamd, werkt met een aantal subduivels en in hoofdstuk III, laat hij de stinkduivel binnenkomen om te vertellen wat hij voor lopende zaken heeft en wat zijn verdere plannen zijn. Hij blijkt pas honderdtwintig jaar in dienst te zijn en onderwijl heeft hij door het aanmoedigen van industrialisatie het aantal rokende schoorstenen sterk laten uitbreiden. Het gaat hem echter niet snel genoeg, vandaar dat hij bezig is het verkeer en daarmee het gebruik van verkeersmiddelen, te laten toenemen (let op: we schrijven 1958).

'Ik heb het waandenkbeeld aangemoedigd', zegt de stinkduivel, 'dat de mens eerst bij de auto begint. Een mens zonder auto wordt in de tegenwoordige systematiek bij de dierenwereld ingedeeld. Vervolgens heb ik mensen ervan doordrongen, dat rijden voornamer is dan lopen. Men verbergt de eigen onbelangrijkheid achter gelakt en verchroomd blik.' 'In de loop van de jaren na 1960 zal het aantal auto's op de duizend inwoners gigantisch toenemen. Iedere auto loost per jaar gemiddeld 2000 m³ giftige uitlaatgassen in de lucht.' 'De luchtvervuiling in de steden en op de wegen mag bijzonder geslaagd worden genoemd.' Maar gaat het hier niet om koolmonoxide, is de vraag aan de stinkduivel? Hij geeft het toe en is trots op die vorm van (langzame) vergiftiging.

De vervuiling levert ook kanker op, vooral longkanker. Motorisering en toename van het aantal gevallen van longkanker lopen evenwijdig. 'En zeker', erkent de stinkduivel, 'longkanker wordt ook door fijnstof bevorderd, wat door rijden op wegen wordt geproduceerd. In uitlaatgassen vinden we ook het chemische product benzopyreen, een kankerverwekkende stof die voorkomt als de verbranding in de motor niet volledig is.' Een scheikundige uit het gezelschap roert zich dan: 'Maar voor zover ik weet komt het alleen in uitlaatgassen van dieselmotoren voor.' De duivel erkent dat volmondig: 'Daarin vooral. Een dieselmotor kan in een uur twee milligram benzopyreen aanmaken'. 'Er blijken nog geen voldoende cijfers te zijn om daar meer over te zeggen, omdat dieselmotoren pas tien jaar op grote schaal worden gebruikt. De incubatietijd voor kanker ten gevolge van luchtvergiftiging is lang. En het zal nog wel een tijdje duren voor dat alles echt doordringt. Ik zal u voorlezen uit een rapport van de regering in Bonn uit 1957', zegt de stinkduivel:

'Uit een grondig onderzoek van de uitlaatgassen van dieselmotoren is gebleken dat de hoeveelheid ringkoolwaterstoffen welke daarin voorkomen niet als kankerbevorderend kunnen worden beschouwd. De resultaten van het onderzoek hebben tot dusverre geen gehalte aan schadelijk 3,4-benzopyreen boven de vaststelbare grens getoond, dat wil zeggen: in 500 liter uitlaatgas was minder dan een miljoenste gram aanwezig.'

Duivel Boss lachte: 'Wie hebben het onderzoek verricht?'.

'De door mij aangestelde stinkdeskundigen van het Ruhrkolensyndicaat', antwoordde de stinkduivel met een grijns.

'Prachtig. Maar de toename van het aantal gevallen van longkanker is natuurlijk ook voor een aanzienlijk deel aan het roken te danken…'

'Met alle inhalatie-kwetsuren tezamen hopen wij tegen 1990 een toename van longkanker met het zesvoudige van thans te bereiken. Dat betekent dat dan meer mensen aan longkanker zullen sterven dan thans aan alle soorten kanker bij elkaar. In elk geval ben ik van plan het aantal dieselstinkwagens met het doorslaande argument van de grotere zuinigheid sterk op te voeren.' Tot zover de fictieve duivel. Het leert ons dat de giftigheid van de dieselmotor al in de jaren vijftig bekend was.

PROEVEN

De discussie over diesel verstomde tot die twintig jaar later weer oplaaide. Zo trof ik in mijn exemplaar van het boek van Schwab een door mij bewaard krantenknipsel aan met als titel 'Diesel niet gezonder' (*Algemeen Dagblad*, 21 januari 1981). Het was van de hand van Aart Gisolf, huisarts, columnist en presentator en in die jaren ook wel bekend als 'televisiedokter'. Gisolf wees erop dat dieselmotoren in vergelijking met benzinemotoren schoner lijken. Diesels produceren evenwel veel stikstofoxy-

den, stankstoffen en roet. 'Tot nu toe dacht men dat vooral het koolmonoxide uit benzinemotoren gevaar voor de gezondheid opleverde. Vandaar een voorstel om de wegenbelasting voor personenauto's die op diesel rijden, te verlagen.' Dat voorstel werd verworpen omdat de uitworp van roet en stankstoffen als schadelijker voor de gezondheid werden erkend dan eerder aangenomen. Hoe schadelijk is moeilijk aan te tonen. Dierproeven laten zien, zo vult Gisolf aan, dat dieselroet in staat is om erfelijke eigenschappen van cellen te veranderen. Verder kan je niet gaan omdat er geen gerichte proeven met mensen te doen zijn, sluit hij af. Nu, een kleine veertig jaar later weten we wel beter: enkele Duitse automobielfabrikanten blijken niet zo lang geleden proeven op apen en mensen te hebben genomen om de uitwerking van uitlaatgassen te bestuderen…

NAZI

Wat ik mij destijds al afvroeg, is waarom een boek als dat van Günther Schwab weinig bekendheid heeft gekregen. Een aantal zaken die erin te vinden zijn, houdt ons een halve eeuw later bezig alsof we er onlangs mee zijn geconfronteerd. Het overkwam mij dan ook regelmatig, dat ik dacht: dit heb ik allang geleden gelezen bij Schwab. Maar er is vermoedelijk één ding, dat mij pas enkele jaren geleden bekend werd: Schwab was 'fout'. Hij was lid van de nazipartij en heeft in de Tweede Wereldoorlog in het Duitse leger gediend. In 1945 is hij naar Oostenrijk teruggekeerd en, idolaat van 'de natuur', is hij zich met milieubescherming gaan bezighouden. Vanaf 1951 ging hij zich geheel op schrijven toeleggen.

Ik ontleen deze informatie aan de Franstalige Wikipedia (lemma: Günther Schwab), waarop ook te vinden is dat hij zijn hele leven in de hoek van het sociaaldarwinisme zat en eugenetische theorieën huldigde. Dit is niet in zijn *Bij de duivel te gast* te vinden, maar wat gepubliceerd is, betreft slechts een derde van de oorspronkelijke omvang van het hele manuscript (duizend pagina's; op verzoek van de Duitse uitgever bracht Schwab het terug tot vijfhonderd pagina's, waarbij de Franse vertaler het weer bekortte tot driehonderd pagina's; de Nederlandse vertaling telt 267 bladzijden). Als men bedenkt dat het boek de situatie bestrijkt van 1954 tot 1958, dan is het werk zeker visionair en je kunt het zien als een voorloper van de politieke ecologie, aldus de Franstalige Wikipedia.

Wat Schwab aangaat, concludeer ik zelf: een foute man met een vroegtijdige verwijzing naar de problematiek van de giftige dieselmotor…



BIJ ALLE BOMEN OP!

De anarchistische busondernemer Germ Dijkstra

Arie Hazekamp

Wie in het schone Friese land de bus neemt, vertoeft soms in een voertuig van Arriva. Aan de wieg van deze streekvervoerder stond ooit de Bildtsche Auto Bus Onderneming (BABO). Oprichter en eigenaar van dit vooroorlogs bedrijf dat destijds een van de eerste en het grootste was in Friesland, bleek een eigenzinnig anarchist. De voormalig landarbeider Germ Dijkstra (1875-1969), bijgenaamd 'klaine Germ', beschreef in een viertal schriftjes ondermeer de avonturen van zijn busonderneming BABO, waarvan de afkorting in de volksmond een geheel andere betekenis kreeg, namelijk 'Bij Alle Bomen Op'.

'Ik had een onderstel van een Ford gekocht, dat kostte me *f* 900. Voor mijn huis stond een zware ieperen boom. Die liet ik rooien en stuurde hem met een schipper naar Berlikum. Daar was toen nog een houtzagerij. Zo kreeg ik de boom weer in planken thuis. Een timmerman maakte hiervan een vierkant wagentje met voorin aan iedere kant een deur, de zijkanten werden voorzien van een paar glazen ruitjes. Toen hij klaar was ging ik er mee naar de Langhuisterweg om het sturen te leren. Ik liet de timmerman ook nog een paar tuinbankjes maken. Dan kon ik met mijn familie nog eens uit rijden.' Daarmee verkreeg Germ in 1923 op bijna vijftigjarige leeftijd zijn eerste bus. Toen bleek dat de buurvrouwen wel een dubbeltje wilden betalen voor een rondrit door het dorp, was het idee van een busonderneming snel geboren. Ook de slagers uit zijn woonplaats Sint Annaparochie verzochten hem om vervoer naar Leeuwarden.

Want Germ Dijkstra was een ondernemend type, zoals er wel meer rondliepen in de vrij socialistische arbeidersbeweging. Afkomstig uit een gezagsgetrouw gereformeerd gezin raakte hij in zijn puberteit onder invloed van het opstandige socialisme. De lagere school boeide Germ niet. Hij spijbelde omdat hij liever in de vrije natuur vertoefde en ook viel hij in slaap tijdens de les. Strafmaatregelen kregen Germ niet op het rechte pad, waarop besloten werd dat hij maar bij de boer moest gaan werken. Dat was hard werken en weinig verdienen. De opkomende socialistische beweging beroerde ook de landarbeiders in de Noordwesthoek van Friesland. Broedertrouw, de eerste socialistische landarbeidersbond, ontstond in deze streek en voerde vanaf 1890 heroïsche stakingsacties.

HANDELSGEEST

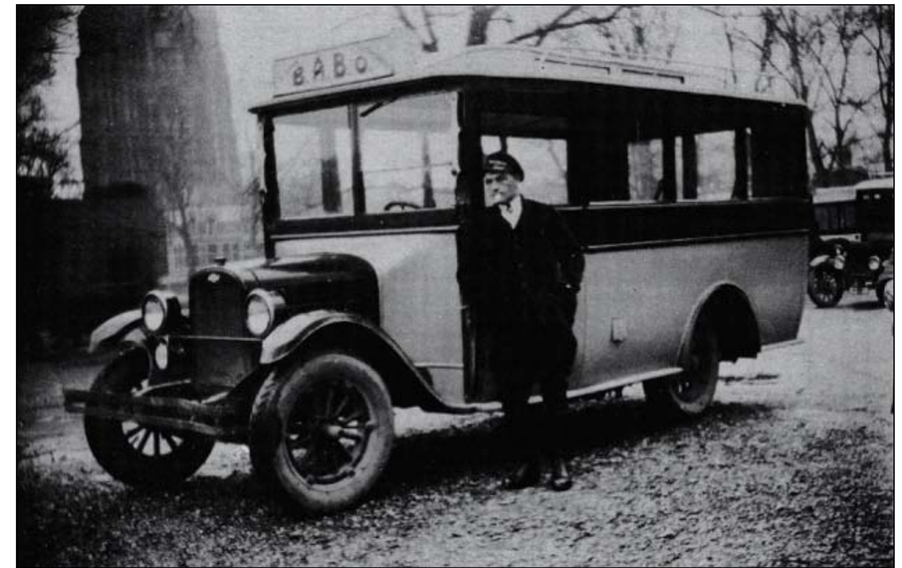
Germ raakte als jongere danig beïnvloed door deze heftige gebeurtenissen. Hij werd lid van de Socialistische Jongeliedenbond die in Sint Annaparochie een bloeiende afdeling met veertig leden had. Daarnaast raakte hij betrokken bij de Nederlandse Bond van Landarbeiders die vanaf 1897 de boerenarbeiders in een revolutionaire vakbond trachtte te organiseren. Ondanks de beroerde economische omstandigheden die duizenden Friezen naar andere oorden deed verhuizen, verging het Germ niet

slecht. Hij was brutaal en schroomde niet de boeren bij wie hij werkte onder druk te zetten, wanneer de omstandigheden daartoe gunstig waren, zoals in oogsttijd.
Zoals vele vrij socialistische arbeiders rond de eeuwwisseling probeerde hij voor zichzelf iets op te zetten. In 1901 werd hij broodventer, in dienst van de socialistische coöperatie in Leeuwarden. Met zijn hondenkar trok hij er meerdere dagen per week op uit om geestverwanten in de Noordwesthoek van Friesland van brood en aanverwante levensmiddelen te voorzien. Dankzij zijn handelsgeest en ondernemingslust floreerde zijn handel dusdanig dat hij in 1906 in Sint Annaparochie een kruidenierszaak kon openen. Door zijn actieve rol in de landarbeidersbeweging kende iedereen hem en dat dwong respect en vertrouwen af.

Als winkelier ontwikkelde Germ een creatieve handelsgeest om het hoofd boven water te houden. Temeer daar hij nooit te beroerd was om de talloze armlastigen op de pof te voorzien van de noodzakelijkste levensmiddelen, met als gevolg dat lang niet alle openstaande rekeningen uiteindelijk betaald werden. Zo verzon hij reeds vroeg spaaracties voor huishoudelijke artikelen om klanten aan zijn winkel te binden. Tijdens de Eerste Wereldoorlog maakte hij succesvol reclame voor voedselpakketten met levensmiddelen die niet op de bon waren. Tevens pachtte hij stukken grond waarop hij groenten verbouwde die ook weer verkocht werden. Niet alleen in de winkel, maar ook door drie dagen per week te venten in de omgeving. De winkel werd dan draaiende gehouden door zijn vrouw Trijntje Jans Schouwerwou.

LIJNDIENSTEN

Door zijn zakelijk inzicht en ondernemersgeest verging het de hardwerkende Germ en zijn gezin niet slecht. De busonderneming bracht in de jaren twintig verdere verlichting in de harde strijd om het bestaan. Het busvervoer stond destijds nog in de kinderschoenen. Pas na de Eerste Wereldoorlog zette het busvervoer zich door. De auto-industrie boorde na de oorlogsproductie nieuwe markten aan en leverde de onderstellen van de bussen. Wettelijk was er nauwelijks iets geregeld voor deze nieuwe vorm van openbaar vervoer.
Deze situatie was blijven voortbestaan toen Germ Dijkstra op 24 maart 1924 officieel met zijn busonderneming BABO van start ging. Het materieel bleef grotendeels onbetrouwbaar en kwetsbaar. Men reed op massieve banden, terwijl de vering van het voertuig toch al gering was. Verwarming in de bus ontbrak. De chauffeur moest genoegen nemen met een onoverdekte zitplaats. Hoewel de bussen reeds een snelheid van tachtig kilometer per uur konden bereiken, reed men bewust langzaam om de passagiers niet af te schrikken. Zo won men het vertrouwen van het publiek voor het busvervoer. Om dezelfde reden werd door de chauffeurs van de BABO tijdens het rijden niet gerookt!
Ook als busondernemer ontpopte Germ Dijkstra zich als een pionier. Binnen enkele jaren floreerde de onderneming door handig in te spelen op de vervoersbehoeften in de Noordwesthoek van Friesland. Hij zette verschillende lijndiensten op waarbij hij ook maandabonnementen introduceerde. Daarnaast vervoerde hij schoolkinderen waarbij hij ook inspeelde op het nieuwe fenomeen schoolreisjes. Ook het rijden met gezelschappen nam hij ter hand. Door de toegenomen welvaart en vrije tijd nam de reislust toe.



Ieder dorp kende inmiddels een eigen vervoersbedrijf, die elkaar vaak het leven zuur maakten. De overheid trachtte het busvervoer te reguleren door de provincies vanaf 1926 vergunningen te laten afgeven. De ondernemers die geen concessie los wisten te peuteren, omzeilden de nieuwe wetgeving door reisverenigingen op te richten waarmee ze toch verkapte lijndiensten konden uitvoeren. Ook Germ Dijkstra richtte een dergelijke vereniging op, 'Friso' genaamd, om zijn gezelschapsreizen naar Amsterdam voort te kunnen zetten. Pas in 1937 zouden dergelijke praktijken verboden worden.

NOTABELEN

Als busondernemer verloochende Germ zijn vrij socialistische achtergrond niet. Hij weigerde er als een geslaagde ondernemer strak in het pak bij te lopen. Hij droeg nooit een stropdas, want dat was iets voor mijnheren. Ook bleef hij op blote voeten in zijn sandalen lopen. Eens werd hij vanwege zijn sjofele kleding uit een hotel geweerd waar hij een afspraak had met een vertegenwoordiger om over de aanschaf van een nieuwe bus te praten. Germ trof op de stoep de vertegenwoordiger, die daarop woedend naar binnen ging: 'Weet u wel wie u er uit hebt gestuurd? De grootste busondernemer van Friesland!' Germ had het niet zo op notabelen. Boeren die normaal gesproken hun eigen auto gebruikten maar bij slecht weer gebruik wensten te maken van de BABO liet hij rustig staan. Een keurige notaris die vroeg of hij mee kon rijden kreeg te verstaan: 'Wel ja, d'r kin nog wel meer rommel met.' De zaken liepen er niet minder voorspoedig om.
Al snel kon hij het werk niet meer alleen

aan. Naast zijn zoons Jan en Siemon traden ook een tweetal andere chauffeurs toe tot de BABO. Voor hen trachtte Germ een goede werkgever te zijn door zorg te dragen voor uitstekende arbeidsomstandigheden. De lonen bij de BABO lagen een paar gulden per week hoger dan in die jaren voor arbeiders gebruikelijk was. Bovendien werd er op zaterdag niet gewerkt. Dan zat men gezellig in het kamertje achter de winkel 's ochtends koffie te drinken, terwijl dochter Pietsje de bussen schoonmaakte. Jaarlijks huurde Germ in september op Ameland een zomerhuisje waar ook de chauffeurs ieder een week met hun gezin doorbrachten met behoud van loon. Van vakanties was in die tijd nog geen sprake. Ook in de crisisjaren weigerde Germ te tornen aan de hoogte van de lonen van zijn chauffeurs. Zijn partners, de gebroeders De Jong, met wie hij een aantal lijndiensten exploiteerde, drongen hierop tevergeefs aan: 'Aan 't loon knagen is kapitalistisch en daar doe ik niet aan mee! Dat arbeiders die voor zichzelf een zaak opbouwen dit willen doen met het loon van de arbeiders keur ik af.'

AUTORITEITEN

Met de autoriteiten lag Germ regelmatig overhoop. Wanneer in de begintijd van de onderneming zijn Fordbus een keer door een hapering van de stuurinrichting in de sloot belandt, slingert de dienstdoende agent hem op de bon, hoewel op dat moment de toedracht van het ongeluk onduidelijk is. Hoezeer Germ ook zijn best deed om een boete van zestig gulden te voorkomen, hield de agent voet bij stuk: 'Dou meenst dat je het altyd met die grote bek redde kist. Maar dou bist er nou bij.' De politie werd ook regelmatig gefopt wanneer er te veel passagiers aan boord waren. Passeerde men in zo'n geval een controlepost dan doken er gewoon een aantal mensen op de grond. 'Zo beleefden we ook nog eens wat en was er ook wat spanning in het dagelijkse leven.'

Ook de Concessiewet uit 1926 leverde problemen op voor de BABO. Per lijndienst moest een vergunning verkregen worden waar een aardig bedrag voor betaald diende te worden. Zeker wanneer een dienst slechts een keer per week gereden werd, wogen de kosten niet tegen de baten op. Door een betrokken ambtenaar werd Germ gewezen op de mogelijkheid de bus zogenaamd te verhuren. In dat geval was geen concessie vereist. Desondanks werd hij op de bon geslingerd tijdens de wekelijkse tocht naar Sneek toen de politie naar een vergunning vroeg voor deze dienst. Tweemaal kwam het tot een rechtszaak, zowel tegen de BABO als tegen de zogenaamde huurder. In beide gevallen volgde vrijspraak.

CRISISJAREN

Met de belastingdienst lag Germ jaarlijks overhoop. De aanslagen die hij diende te voldoen waren telkens veel hoger dan hijzelf berekende. Hij zocht contact met een accountant die hem de fijne kneepjes van het boekhouden bijbracht. Zo bleken aardig wat meer onkosten gedeclareerd te kunnen worden dan hijzelf voor mogelijk had gehouden. Vanaf die tijd bleven verdere problemen met belastingambtenaren uit.

Hoewel de busonderneming ook tijdens de crisisjaren goed rendeerde, was de aardigheid voor Germ er inmiddels af. Hij had het allemaal wel gezien. Ondertussen was hij ook in conflict gekomen met de benzinemaatschappij Parfine, die door middel van fraude onder een goedkoop leveringscontract aan de BABO trachtte af te komen. De rechtszaak die dit tot gevolg had, werd door Germ verloren. Enigszins verbitterd concludeerde hij: ''t Had me wel weer wat extra centen gekost, maar ik was ook weer zoveel wijzer geworden en de overtuiging dat alle gemene streken die door het kapitalistische systeem worden uitgehaald in de ogen der geldwereld wettig zijn.'

Toen in de loop van de jaren dertig duidelijk werd dat schaalvergroting voor het busbedrijf noodzakelijk werd om te overleven, verkocht Germ in 1938 zijn bedrijf aan de Leeuwarder Autobusonderneming (LABO). Hij was toen 63 jaar. Dit bedrijf nam ook zijn wagenpark, bestaande uit zes bussen, drie personenauto's en de begrafenisauto over. Ook zijn zoons traden daarop in dienst van de LABO.

Op latere leeftijd begon hij weer een winkeltje om wat omhanden te hebben. Eenmaal in het bejaardenhuis ergerde hij zich aan de directrice die een aantal mannen aansprak met 'mijnheer'. Dat hijzelf niet als zodanig werd aangesproken deerde hem niet. Hij wenste geen mijnheer te zijn, maar dat er verschil werd gemaakt, beviel hem allerminst. Op 84-jarige leeftijd haalde hij nog een huzarenstukje uit door lopend naar Leeuwarden te vertrekken terwijl hij zich reeds met een stok voortbewoog. Hij wilde gewoon weten of hij deze afstand, die hij in zijn jeugd zo vaak had moeten lopen, nog kon volbrengen. Het lukte! De volgende ochtend reed hij terug met de bus.

BRON
Willem Winters, *Klaine Germ, landarbeider, winkelier, busondernemer*, Uitgeverij Perio, Leeuwarden 1991 (Uitverkocht). Illustraties afkomstig uit boek.



SJOEMELAUTO'S, LIEGEN EN BEDRIEGEN

Marius de Geus

Wat is precies de rol geweest van de grote autoproducenten bij het'liegen en bedriegen' over de vervuilende emissies van de door hen vervaardigde dieselvoertuigen? En wat is in dit kader de betekenis van het tot op heden onbekende en heimelijk verzwegen schandaal met betrekking tot de sterk verhoogde uitstoot van zogenaamd 'ultrafijnstof' door de meest geavanceerde benzinemotoren?

De lezer zal zich waarschijnlijk nog herinneren dat in september 2015 in de Duitse media voor het eerst bekend werd gemaakt dat er bij het testen van dieselauto's van Volkswagen in het geheim gebruik is gemaakt van 'sjoemel software'. De software in de door de controlerende officiële instanties geteste dieselauto's van dit grote concern, konden opmerken of de testauto zich op de gewone weg bevond, of op een rollerbank. Indien door de software werd bemerkt dat er sprake was van een rollerbanktest van het verbruik en de uitstoot van voor de mens uiterst schadelijke stikstofoxiden (NOx), werd automatisch de katalysator ingeschakeld. Wanneer de wagen zich echter op de gewone rijweg begaf, werd de zuivering en nabehandeling van de uitlaatgassen door katalysatoren uitgeschakeld, waardoor de uitlaatgassen vele malen meer verontreinigd waren dan wettelijk is toegestaan.[1]

Ik kan mij nog prima herinneren dat ik op een vrijdagavond in september 2015 bij toeval op het internet de eerste berichten over deze affaire tegenkwam en dat ik tegelijkertijd verontrust en boos was, maar ook dat ik direct dacht: nu is dan toch zeer waarschijnlijk het einde van dieselauto's nabij. En mijn tweede gedachte was dat het moederbedrijf van Volkswagen (waaronder de automerken vallen van Volkswagen, Seat, Skoda, Audi en Porsche) vanaf dat moment eindelijk prioriteit zou gaan geven aan de ontwikkeling van schone, elektrische auto's.

GEVAARLIJKE GASSEN

De lezer zal voor een deel op de hoogte zijn van wat er sinds september 2015 is gebeurd. In Europa en in de Verenigde Staten is blootgelegd dat meerdere autofabrikanten, waaronder de merken die onder het moederconcern van Volkswagen vallen, op ongehoorde schaal de onderzoeksgegevens met betrekking tot de uitstoot van gevaarlijke gassen van hun dieselwagens hebben gemanipuleerd. In Europa en de Verenigde Staten zijn tientallen managers en technici van deze automerken opgepakt, juridisch vervolgd en gevangen gezet. In zowel Europa als in de Verenigde Staten zijn de autofabrikanten verantwoordelijk gesteld vanwege 'onrechtmatig handelen en opzettelijk bedrog' en zijn er financiële boetes van vele miljarden euro's uitgedeeld.[2]

Dit heeft gezorgd voor een van de grootste schandalen van opzettelijk 'liegen en bedriegen' binnen de auto-industrie ooit. Ten gevolge hiervan is een groot aantal van de leidende managers van de betrokken automerken ontslagen en zijn er vele nieuwe bestuurders aangenomen. Het Volkswagenconcern heeft in de afgelopen drie jaar in de Verenigde Staten vele miljarden moeten betalen om klanten te compenseren en de hoge boetes te betalen aan de Amerikaanse federale staten. In zowel Amerika als in Duitsland lopen er momenteel nog meerdere processen die zijn gestart door gedupeerde klanten die de waarde van hun 'vermeend schone' dieselauto van het ene op het andere moment drastisch zagen afnemen. Daar komt nog bij dat Volkswagen in zowel Duitsland als Amerika grootschalig heeft geadverteerd met kranten- en televisiereclames die gingen over hun 'perfect schone' en ultrazuinige TDI-dieselauto's.

De Duitse rechter heeft naast het geven van boetes in maart 2018 besloten dat Volkswagen op hun kosten nieuwe speciale katalysatoren en software in de door hen verkochte dieselwagens moet installeren. Dit zal het automobielbedrijf nogmaals vele miljarden euro's gaan kosten, maar gezien de nog altijd extreem hoge winstcijfers van het bedrijf zal dit niet echt financiële problemen opleveren. Een ander gevolg van rechterlijke uitspraken is dat verouderde dieselauto's voortaan uit de Duitse steden geweerd mogen worden, op straffe van bijzonder hoge straffen en boetes. Alleen de dieselwagens die voldoen aan de zogenaamde 'Euro 6c norm' die in september 2018 officieel zal ingaan, worden vanaf dat moment in de Duitse binnensteden toegestaan.[3]

POSITIEVE UITWERKING

Het ontdekken van de sjoemelfraude heeft geleid tot meerdere spectaculaire gevolgen voor de automarkt. In Amerika en in Europa is het percentage van verkochte dieselauto's met meer dan veertig procent gedaald. Er wordt in de media zelfs al gespeculeerd dat nu echt het definitieve einde van het dieseltijdperk nabij is, omdat de nabehandeling van de uitlaatgassen van deze auto's technisch gezien veel te complex en ook veel te kostbaar gaat worden. Een andere consequentie is geweest dat het moederconcern van Volkswagen van het ene op het andere moment de eigen verkoopstrategie zeer kritisch onder de loep heeft genomen en vanaf 2016 tientallen miljarden euro's heeft geïnvesteerd in de ontwikkeling van betere autobatterijen en een sterk versnelde omschakeling naar het produceren van elektrische auto's.

Volkwagen zal – overigens net als de genoemde merken Audi, Porsche, Skoda en Seat – vanaf 2019 de eerste elektrische modellen gaan uitbrengen. Het zal hier niet alleen gaan om modellen uit de duurste en meest luxueuze klassen, maar ook om meer betaalbare auto's, zoals een geheel elektrische wagen met de grootte van een VW Golf. Dit model zal ons dan eindelijk een (relatief schone) elektrische auto brengen met een actieradius van ruim vierhonderd kilometer tegen een aanschaffingsprijs van ongeveer achtentwintigduizend euro. Hoe men dit ook bekijkt, dit is in ieder geval een meer positieve uitwerking van het eerdere stelselmatige liegen en bedriegen van dit concern.[4]

MANIPULATIE

Het bovengenoemde sjoemel-dieselschandaal van de laatste drie jaren beperkt zich – anders dan de meeste burgers vermoeden – niet alleen tot Volkswagen, Audi, Porsche, Skoda en Seat, maar blijkt zich eveneens uit te strekken tot de meeste andere automobielfabrikanten die dieselmotoren vervaardigen. Zo is bekend geworden dat ook de die-

selauto's van onder meer Volvo, Opel, Renault, BMW en Mercedes een verhoogde uitstoot van NOx, fijnstof en CO2 vertonen, die verdenkingen oproept van ernstige misleiding.

Het meest verbazingwekkend aan de sjoemel-dieselaffaire is wel dat op verschillende niveaus al veel eerder bekend was dat er met de officiële testresultaten werd gemanipuleerd. De manipulatie van de auto-emissies was een welbekend onderwerp bij de betreffende monteurs, garagehouders en autodealers, die daar tegenwoordig bij voorkeur maar liever over wensen te zwijgen. Het leeuwendeel van de personen die goed zijn ingevoerd in motortechniek was al veel langer op de hoogte van het feit dat de uitstootwaarden van hun diesels tijdens de officiële typekeuringen fundamenteel onbetrouwbaar waren en absoluut niet voldeden aan de Europese normen.

Men wist al ruim voor het jaar 2000 dat wie met een dieselauto op de snelweg rijdt aanzienlijk meer verontreiniging (van roetdeeltjes, stikstofoxiden tot aan (ultra)fijnstof) uitstoot dan wanneer diezelfde auto op een rollerbank werd getest. De verdenking is ook dat de motoringenieurs van de grote automerken hiervan op de hoogte moeten zijn geweest, terwijl er sterke aanwijzingen zijn dat ook de topmanagers van deze bedrijven over deze onwettelijke praktijken door hun werknemers moeten zijn geïnformeerd. Het zal noodzakelijk zijn om de diverse betrokkenen langdurig en nauwkeurig te verhoren en op zoek te gaan naar keiharde bewijzen voor het klaarblijkelijk criminele gedrag van garagehouders, dealers, motortechnici en topmanagers.

Hetzelfde geldt overigens voor het testen van het gemiddelde brandstofverbruik en de CO2-uitstoot van diesel- en benzineauto's. Omdat deze verbruikstesten altijd hebben plaatsgevonden op een rollerbank, was het tot voor kort bijzonder eenvoudig om bij deze testen mensen om de tuin te leiden. De fabrikanten blijken onder andere de banden van de testauto's extra hard te hebben opgepompt (minder rijweerstand), zij hebben de zijspiegels tijdens de rollertesten verwijderd en de naden van de deuren zorgvuldig afgeplakt met brede tape (minder luchtweerstand). Op deze manier kon bij het koperspubliek de illusie worden gewekt dat de geteste auto's relatief weinig brandstof verbruikten en gemiddeld veel minder CO2 produceerden dan in de praktijk feitelijk het geval was.[5]

TURBO-INJECTIE

Een van de positieve uitkomsten van de diesel-sjoemelaffaire is geweest dat zowel in Europa als in de Verenigde Staten de testmethodes van nieuwe auto's met ingang van eind 2017 ingrijpend zijn veranderd. In plaats van op een rollerbank worden er nu gewoon op de reguliere autoweg tests gehouden met sterk verkleinde apparatuur die aan de achterkant van de geteste auto's kan worden bevestigd: de zogenaamde WLTP-verbruikstest. Deze 'Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure' geeft in de praktijk een veel betrouwbaarder beeld van het werkelijke brandstofgebruik onder normale weg- en weersomstandigheden. Volgens de resultaten van deze WLTP-tests blijken benzine- en dieselauto's gemiddeld ongeveer vijftien à twintig procent meer CO2 uit te stoten en brandstof te gebruiken dan voorheen door de fabrikanten werd aangegeven.

Inmiddels zijn de meeste burgers wel geïnformeerd over het gesjoemel met de software van hun als 'schoon' verkochte dieselauto's, maar het is bevreemdend dat diezelfde burgers weinig of niets weten van de uitstootproblemen van moderne, geavanceerde benzinemotoren. Door de steeds strengere wetgeving op het gebied van CO2-uitstoot is er vooral bij de Europese autofabrikanten een beweging geweest om de benzinemotoren van hun wagens te verkleinen en te voorzien van 'turbo-injectie'. Dit wil zeggen dat er een turbo (ook wel een compressor genoemd) wordt gebruikt en er een directe inspuiting van het benzinemengsel plaatsvindt. (Ter uitleg: een turbo is een schoepenwiel waardoor de druk van de lucht voor een verbrandingsmotor wordt verhoogd.)

Zo werden tijdens de afgelopen jaren bijvoorbeeld veel viercilinderwagens met een motorinhoud van 1,6 liter vervangen door driecilinderauto's met een motorinhoud van 1,0 liter. Om te voorkomen dat de prestaties van deze auto's te sterk zouden teruglopen door de kleinere motoren, werden vervolgens bij dit type auto's turbo-injectiesystemen aangebracht. Hierdoor kon onder een hogere druk het brandstofmengsel op een duidelijk efficiëntere wijze worden ingespoten.

ULTRAFIJNSTOF

Al met al zorgde deze verandering ervoor dat de auto's met een kleinere cilinderinhoud gemiddeld vijftien à twintig procent zuiniger werden wat betreft hun verbruik en de uitstoot van CO2. Omdat de voor de Europese Unie bestemde auto's wettelijk geleidelijk minder CO2 mogen uitwerpen, kwam dit de autofabrikanten uitstekend uit. Wat door de autoproducenten echter geheim werd gehouden, is dat door het gebruikmaken van turbo-injectie, de verbrandingstemperatuur van het benzinemengsel in de cilinderkoppen van de motor een stuk hoger werd, waardoor de uitstoot van de allerkleinste vormen van (ultra)fijnstof sterk werd verhoogd.[6]

Zo kon het gebeuren dat tijdens de laatste tien jaar, ondanks scherpere wettelijke maatregelen, de nieuwste benzineauto's een zwaar verhoogde concentratie van de allerkleinste en gevaarlijkste vormen van (ultra)fijnstof zijn gaan uitstoten. Juist van dit ultrafijnstof is al vele jaren bekend dat dit via de longen van mensen (en ook dieren) in de bloedbaan kan doordringen en kan zorgen voor ernstige long- en hartaandoeningen (waaronder astma, longkanker en hartaanvallen) en kan leiden tot ontstekingsreacties elders in het menselijk lichaam.[7]

De autofabrikanten waar de deugdzame burger zijn 'vermeend schone auto' aanschaft, hebben deze ernstige medische consequenties al meer dan tien jaar stil weten te houden. Met ingang van september 2018 zijn deze fabrikanten nu door strengere Europese maatregelen wettelijk verplicht gesteld om voortaan hun benzineauto's te voorzien van speciale 'partikelfilters' waardoor de uitstoot van deze bijzonder riskante kleine deeltjes met om en nabij de negentig procent wordt gereduceerd.[8]

Daarbij moet de lezer nog weten dat die speciale 'ultrafijnstof-filters' voor benzineauto's al veel eerder bij de bekende toeleveranciers beschikbaar waren en tussen de tachtig en honderd euro per individuele auto zouden kosten, maar dat de fabrikanten dit onverantwoord duur vonden. Zij zijn zich pas recentelijk daadwerkelijk zorgen gaan maken over de gezondheidsrisico's naar aanlei-

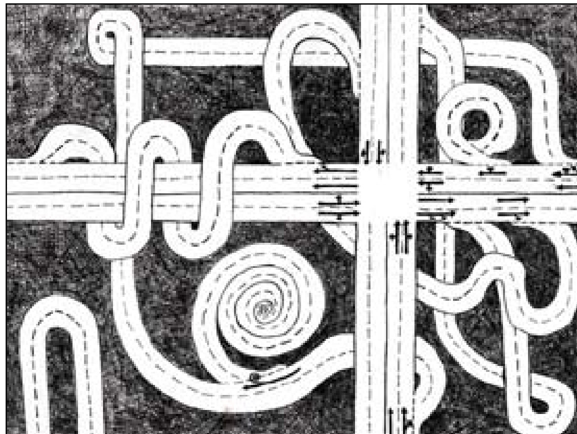
ding van ultrafijnstof. Namelijk pas nadat de Europese Unie op basis van zeer verontrustende medische onderzoeken doelgericht nieuwe wetgeving had aangenomen.[9]

LOBBYISTEN

Men kan zich opnieuw afvragen wat de rol van de autofabrikanten en hun lobbyisten in Brussel al die jaren is geweest. Alleen al het automobielconcern Volkswagen heeft in en rond Brussel voortdurend meer dan zestig lobbyisten aan het werk, die proberen om stelselmatig Europese politici en ambtenaren zodanig te beïnvloeden dat wordt voorkomen dat voor het bedrijf ongunstige of relatief dure aanpassingen aan hun auto's worden ingevoerd. Diezelfde lobbyisten – dit is overigens ook van toepassing op de andere autoconcerns – hebben zich zowel bij de dieselaffaire als bij recentere zaak rond het bestrijden van ultrafijnstof bij benzinemotoren, keihard ingespannen om onrechtmatige activiteiten toe te dekken en om het beleid van de Europese Commissie zo veel mogelijk te vertragen en in een voor hen gunstige richting 'bij te sturen'. Het wordt dan ook de hoogste tijd de activiteiten van lobbyisten aan banden te leggen.

NOTEN

(1) Zie de website van *Autobild*: http://www.autobild.de/artikel/eu-norm-auch-neue-benziner-mit-russpartikelfilter-5775519.html). – (2) Zie wederom de website van het tijdschrift *Autobild* (http://www.autobild.de/artikel/eu-norm-auch-neue-benziner-mit-russpartikelfilter-5775519.html), voor uitgebreidere informatie over de sjoemelaffaire met diesel- en benzineauto's. Ook is veel informatie over deze zaak te vinden op de websites van de Duitse bladen *Focus*, *Auto Motor und Sport*, *Der Stern*, *Der Spiegel* en de dagbladen de *Frankfurter Allgemeine Zeitung* en de *Süddeutsche Zeitung*. Van deze algemene en historische informatie is voor dit artikel ook gebruik gemaakt. – (3) Zie noot 1 bij dit artikel. – (4) Ibid. – (5) Zie de website van *Autobild*: http://www.autobild.de/artikel/eu-norm-auch-neue-benziner-mit-russpartikelfilter-5775519.html). – (6) Ibid. – (7) Zie de website van het RIVM: ttps://www.rivm.nl/Onderwerpen/F/Fijn_stof/Ultrafijn_stof. – (8) Zie de website van *Autobild*: http://www.autobild.de/artikel/eu-norm-auch-neue-benziner-mit-russpartikelfilter-5775519.html). – (9) Zie de website van het RIVM: ttps://www.rivm.nl/Onderwerpen/F/Fijn_stof/Ultrafijn_stof.



TIRADES TEGEN DE HEILIGE KOEKTROMMEL

Wat vind je hiervan: in de buurt van wegen moeten vogels harder zingen en/of ze nemen met een kleiner gebied genoegen. In een kleiner gebied moet er harder naar voer gezocht worden, wat weer tot gevolg heeft dat de beesten en/of hun jongen verzwakken. Dat heeft uiteindelijk tot gevolg dat er minder vogels (of minder soorten vogels) komen.

Aan de vliegen- en vlinderlijkjes op de voorkanten van auto's kan je zien dat een auto zich beweegt met een snelheid die niet bij de natuur past. Hetzelfde zie je aan de enorme hoeveelheid dooie egels, dassen en andere dieren langs de wegen – per jaar zijn het in dit land een miljoen vogels en zoogdieren. (Strikt genomen geldt tegen de trein en ander openbaar vervoer hetzelfde bezwaar, maar een groot verschil is dat de personenauto een heel groot botsoppervlak per reiziger heeft.)

Ietwat wrang is dat het in de randstad niet meer mogelijk is om snachts de melkweg te zien. Dat vind ik verarming. De lichtvervuiling wordt veroorzaakt door een apparaat dat als teken van rijkdom gezien wordt.

In dit verband moet ook genoemd worden hoe verblindend autolichten kunnen zijn. Wanneer er spatjes op je bril zitten en je fietst bijvoorbeeld op een onverlichte weg, dan zie je gelijk niets meer zodra een tegenliggende auto opdoemt. Of als je lekker in het bos wandelt en de schemering valt, je kunt het pad nog goed zien en je spant je ogen in om een uil te ontwaren, en dan blijkt je pad ook een weg naar weet ik veel waar te zijn. In elk geval hoor en zie je een auto komen, je bent direkt verblind en als het loeder voorbij is moeten je ogen weer helemaal aan het duister wennen – geen uil meer te zien natuurlijk.

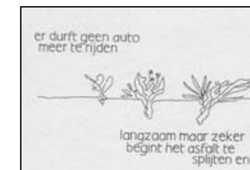
Over zien gesproken: ze staan daar maar te parkeren zonder zich om de ogen van voorbijgangers te bekommeren. Auto's zijn in de natuur niet op hun plaats maar ook in de stad niet. Kijk om je heen, overal, overal, overal staan ze, met hun schreeuwende kleuren.

De auto's zelf zijn niet het enige. Want die ook al zo in het oog springende verkeersborden waar de stad vol mee staat, die waren toch overbodig als de auto niet zou bestaan? En vergeet de parkeerpaaltjes niet, en andere parkeervoorzieningen, tot en met de parkeergarages aan toe. Wat ontzaglijk lelijk allemaal, en wat een boel materiaal.

En dan nog de stoplichten – energieverspilling van de eerste orde. Alleen maar nodig omdat er automobilisten bestaan, want voor fietsersters en voetgangersters zouden ze er niet hoeven zijn.

Ik weet trouwens een goeie oplossing voor het autoprobleem: schakel de stoplichten definitief uit en binnen tien minuten is heel nederland een grote muurvast zittende file. Als ze dan de moter maar uitzetten, want dat vergeten ze zo gemakkelijk.

Enkele fragmenten, in de oorspronkelijke spelling overgenomen uit het boekje Honderd-en-een redenen tegen het automobilisme. Enige fatsoenlijke en onfatsoenlijke tirades om – bijvoorbeeld in de trein – voor te lezen, geschreven door Weia Reinboud; Atalanta, Utrecht 1991





BOURGEOIS-AUTO'S VOOR BANDIETEN

Voor welke auto's koos de Bende van Bonnot?

Martin Smit

De geschiedenis van de groep anarchisten van de daad die als de Autobandieten of 'de bende van Bonnot' bekend is geworden, werd uitgebreid beschreven in de AS *181/182.*[1] *In 1911 en 1912 zaaiden de Autobandieten paniek in Parijs en omstreken, met een aantal spectaculaire, gewelddadige overvallen waarbij ze gebruik maakten van auto's. In een tijd dat de ongewapende Franse politie zich nog per fiets verplaatste, was dat op z'n minst baanbrekend te noemen. De keuze van de Autobandieten voor de te benutten auto's was zeker niet willekeurig. Met zorg werden de snelste en meest betrouwbare autotypes voor inbraken en overvallen geselecteerd.*

De Rue Ordener in Parijs is een brede, nogal saaie middenstandsstraat in het 18e Arrondissement, in het noorden van Montmartre. Op nummer 148, op de hoek van het doodlopende straatje Cité Nollez, is nu de kapsalon Air Coiffure gevestigd. In 1911 bevond zich hier een filiaal van de bank Société Générale. Op 21 december 1911 om 08.45 uur merkt een slager vanaf de overkant op dat een luxe auto met vier inzittenden, al geruime tijd met draaiende motor geparkeerd staat ter hoogte van nummer 142. Op het moment dat bij de bank geldloper Ernest Caby arriveert met zijn geldtas, zet de auto zich langzaam in beweging langs de stoeprand. Uit de auto springen twee mannen die de geldloper van dichtbij koelbloedig in de borst schieten, zijn tas grijpen en weer in de auto duiken. De chauffeur geeft gas, maakt met de auto een korte halve cirkel naar links en draait met piepende remmen de scherpe bocht met de Rue des Cloys in.[2]
In volle vaart neemt hij de eerste bocht naar rechts, de Rue Montcalm in, weet een bus en een taxi te ontwijken, en draait dan weer scherp naar rechts, de Rue Vauvenargues in. Vanuit de auto schieten de overvallers op enkele moedige omstanders die per voet de achtervolging hebben ingezet. Vijf minuten later snelt de auto Parijs uit door de Porte de Clichy.
Zelfs voor iemand zonder ervaring als automobilist, is duidelijk dat voor het nemen van de bocht naar de Rue des Cloys, de nodige stuurmanskunst vereist moet zijn geweest. In ruim honderd jaar is aan de situatie ter plekke nauwelijks iets veranderd. Ook nu nog zou een automobilist bij het nemen van deze bocht beticht zijn van onverantwoordelijk rijgedrag.

ILLEGALISME

De chauffeur van de auto was Jules Bonnot, naar wie de groep daders later door pers en publiek werd vernoemd. Eigenlijk ten onrechte want de groep had geen leider – al had Octave Garnier duidelijk overwicht op de anderen – en Bonnot had zich pas kort daarvoor bij de anderen aangesloten. Garnier en Raymond Callemin losten de schoten op de geldloper. Wie de vierde man in de auto was, is altijd onduidelijk gebleven. Garnier en Callemin, en ook medestander en latere medeovervaller André Soudy waren afkomstig uit kringen rond het tijdschrift *l'anarchie* en woonden in een anarchistische, veganistische leefgemeenschap in Romainville, een landelijk gelegen dorpje ten noordoosten van Parijs.[3] De groepsleden meenden dat de strijd tegen het kapitalistische systeem en tegen de uitbuiting van arbeiders, het beste gevoerd kon worden door het plegen van individuele en gemeenschappelijke, indien nodig gewelddadige, verzetsdaden tegen de heersende maatschappelijke orde. Dit illegalisme, waarbij inbraken en overvallen gepleegd werden met als doel het ondermijnen van de maatschappelijke orde, zorgde ook voor financiële armslag voor de anarchistische beweging. Directe, onverholen aanvallen op banken en vermogende burgers maakten deel uit van de werkwijze. Dit 'anarchisme van de daad' werd destijds in brede anarchistische kring veelal veroordeeld. De bendeleden vormden een geïsoleerde groep *outlaws* die zichzelf bewust buiten de wet had geplaatst. Vanwege het feit dat hun acties niet alleen de bourgeoisie troffen, maar er ook onschuldige slachtoffers bij vielen, had de groep al gauw veel sympathie verloren. Voor zowel de sensatiepers als de serieuze kranten was de groep maandenlang voorpaginanieuws.
Jules Bonnot was afkomstig uit Lyon waar hij als mecanicien en chauffeur had gewerkt. Volgens enkele bronnen heeft hij in 1910 als chauffeur gewerkt in Engeland, in dienst van Arthur Conan Doyle, de auteur van de Sherlock Holmes verhalen, maar dit lijkt een onwaarschijnlijk verhaal.[4]

Het gebruik van een auto moet de daders niet alleen de verzekering hebben gegeven dat zij na een actie snel konden vluchten, maar vooral dat ze moeilijk op te sporen waren. De mannen lieten de auto die avond achter op het strand in de buurt van Dieppe en namen de trein terug naar Parijs. Dat zij de allereerste bankoverval in de geschiedenis pleeg-



Rue Ordener, Parijs, ca. 1911. Bonnot draaide van de Rue Ordener (links) rechts de Rue des Cloys in. (Coll. MS)

den waarbij gebruik gemaakt werd van een auto, zal hen echter niet bezig hebben gehouden.[5]

CHIQUE AUTO

Voor de overval was de keuze van Garnier en chauffeur/mecanicien Bonnot gevallen op een Delaunay-Belleville HB4, bouwjaar 1911. Garnier wilde de beste auto van dat moment hebben, het zou de aanval van de groep op het systeem immers nog meer onderstrepen, betoogde hij. Enig speurwerk leidde hen naar een exemplaar in Boulogne-sur-Seine – kenteken 783-X-3, motornummer 2679V, eigendom van M. Normand, 12 Rue de Chalet, Boulogne. Op 14 december 1911 werd de wagen door Bonnot, Garnier en Callemin uit de garage van de eigenaar ontvreemd.

Delaunay-Belleville was een kleine autofabriek in St. Denis bij Parijs en maakte auto's met een chique, aristocratische uitstraling, die als exclusief voor de rijkere klasse te boek stonden. Tsaar Nicolaas II, de Griekse koning George en koning Alphonso XIII van Spanje waren bezitters van een model uit 1906. Van het model HB4 werden in 1911 en 1912 slechts honderd vervaardigd. De carrosserie was uitgevoerd in zogenaamde Roi des Belges-stijl met een overdekte achterbank. De bestuurdersplaats was niet overdekt. Met de krachtige vier cilinder, 23 PK motor kon een topsnelheid van 70 km/u behaald worden. Voor de bestuurder was de auto soepel hanteerbaar. Kenners vergeleken de sierlijke beweegbaarheid en solide wegligging van de HB4 met die van een Rolls Royce Silver Ghost.

DOLLEMANSRIT

Twee maanden later, op 27 februari 1912, stalen Garnier, Bonnot en Callemin opnieuw een wagen van hetzelfde merk, nu een Labourdette Delaunay-Belleville Double Phaeton, bouwjaar 1908. Daarmee op weg naar een inbraak verloren ze echter veel tijd. Besloten werd halverwege om te keren en de auto door Parijs te loodsen naar een voorlopige schuilplaats. In de haast en wellicht enigszins overmoedig joeg Bonnot de auto op topsnelheid dwars door het centrum van Parijs. En passant reed hij een marktkraampje omver in de Rue de Rivoli, maar hij matigde zijn snelheid niet. Voor het Gare St. Lazare kon hij net de bus van St. Germain naar Montmartre ontwijken. Voetgangers zochten een goed heenkomen toen de auto het trottoir opschoot en tot stilstand kwam. Een verkeersagent die de onbesuisde automobilist wilde bekeuren sprong op de treeplank, juist toen Bonnot weer gas gaf. Voor het station, op de Place du Havre, werd de agent door Garnier met drie schoten uit een Browning van de treeplank afgeschoten. Hij overleed later in het ziekenhuis. Via de Rue Royale en de Place de la Concorde werd de dollemansrit vervolgd waarna de auto via de Porte Maillot de stad verliet. Twee dagen later werd de auto gebruikt bij een nachtelijke inbraak bij een gefortuneerde advocaat in Pontoise. Na gedane arbeid werd de wagen vervolgens in een achterafstraatje in St. Ouen door Garnier in brand gestoken.



In de Rue Ordener werd een Delaunay-Belleville HB4 uit 1911 gebruikt.

BRUTE OVERVAL

De meest gewelddadige actie van de groep vond plaats op 25 maart 1912 in Chantilly, een rustige provincieplaats ten noorden van Parijs. Voorafgaande daaraan overvielen Bonnot, Garnier, Callemin, André Soudy, René Valet en Elie Monier in het ten zuidoosten van Parijs gelegen Bois Sénart, een passerende auto – een De Dion Bouton – met chauffeur en een passagier. Toen de chauffeur zich tegen de aanvallers wilde verdedigen, werd hij doodgeschoten. De passagier raakte gewond. Na een rit door de oostelijke voorsteden van Parijs bereikte men Chantilly, waar opnieuw een filiaal van de Société Générale het doelwit was. Zonder pardon werden in de bank drie klerken doodgeschoten. De koelbloedige, brute overval leverde de daders vijftigduizend franc op.

De gekaapte auto was een blauwe, viercilinder De Dion Bouton Limousine, kenteken 179-W-1, bouwjaar 1912, met overdekte voor- en achterbank. De 9 PK motor kon een topsnelheid halen van 50 km/u. De auto's van dit merk stonden bekend als betrouwbaar en duurzaam. Dit exemplaar was eigendom van ene kolonel De Rouge, die de nieuwe auto bij de fabriek had besteld en deze wilde laten afleveren op zijn vakantieadres in Cap Ferrat.

Na de bankroof werd de wagen achtergelaten in de Parijse voorstad Asnières, waarna de mannen naar de westelijke wijk Levallois-Perret in Parijs wandelden. Zonder problemen passeerden ze daar een grote groep agenten, die in de wijk stond te posten in verband met een taxistaking.

TRAGISCHE BANDIETEN

Op geen enkel moment hebben de Autobandieten geprobeerd hun identiteit te verbergen, hun sporen uit te wissen of zich te ontrekken aan de verantwoordelijkheid voor hun acties. Zij stonden volledig achter hun daden maar realiseerden zich tegelijkertijd dat hun strijd gedoemd was te mislukken, zo bleek later tijdens het proces tegen de overlevende groepsleden. In Frankrijk bestempelde men de groep daarom als de 'tragische bandieten'. Octave Garnier had zelfs toen hij nog gezocht werd, een ondertekende brief naar justitie ge-



De bij de overval in Chantilly gebruikte De Dion Bouton in een loods van de politie.

stuurd waarin hij de verantwoording op zich nam en details over de overvallen verstrekte.
Callemin, Soudy en Monier werden veroordeeld tot de guillotine. Bonnot, Garnier en Valet waren toen al om het leven gekomen bij een tweetal belegeringen van hun schuilplaatsen.
De Autobandieten wilden het kapitalistische systeem in het hart treffen door symbolen van dat systeem aan te vallen. Ze schroomden niet om daarbij gebruik te maken van een van de statussymbolen van dat systeem, de auto. Deze exponent van de vooruitgang kon immers prima ten eigen bate, en die van de beweging, worden benut. Dat de geselecteerde snelle, degelijke auto's ook nog eens zeer kostbare modellen waren, voorbehouden aan een bourgeois koperspubliek, was een reden te meer om juist daarvoor te kiezen. Het paste logisch in hun denkwijze alleen genoegen te nemen met de betere automerken en hun kennis daarvan optimaal te laten gelden. Hun koelbloedigheid moet echter gepaard zijn gegaan met een flinke dosis overmoed, die wellicht hun onvoorzichtigheid bevorderde en uiteindelijk tot hun ondergang zou leiden.

NOTEN

(1) Voor een geschiedenis van de Autobandieten zie ook Dick Gevers, *De Bende van Bonnot*, in Anton Constandse, *De Autobandieten*, Kelderuitgeverij/De Vooruitgang 2010 en Richard Parry, *The Bonnot Gang*, London 1987. Alle Franse perspublicaties uit 1911-1913 over de Autobandieten zijn te vinden in: Fréderic Lavignette, *La Bande à Bonnot à travers la presse de l'époque*, Lyon 2008. – (2) Op nummer 5 in de Rue des Cloys was rond 1886 het schooltje gevestigd waar Commune-legende Louise Michel arme kinderen les gaf. – (3) Voor een beschrijving van de leefgemeenschap in Romainville: Martin Smit, *De bananeneter van Romainville*, in *de AS 196*. – (4) Een vriend van Conan Doyle, de schrijver Ashton Wolfe, bezocht in 1925 het Musée du Crime in Lyon. Bij het zien van een foto van Bonnot herkende hij deze als Doyle's vroegere chauffeur. In een tweetal biografieën van Doyle wordt Bonnot echter niet genoemd. (5) Een soortgelijke overval vond pas negen maanden later in de VS plaats op 23 september 1912.

HET MILIEU BEVRIJDINGS TEAM

Rymke Wiersma

Vooral de laatste decennia van de vorige eeuw zijn er heel wat acties geweest tegen de auto, met name de productie van personenauto's en het gebruik ervan, en natuurlijk tegen de aanleg van (nog meer, nog bredere) snelwegen. In 1982, terwijl hier de strijd om het behoud van Amelisweerd werd gevoerd, werd in Engeland het Earth Liberation Front (ELF) opgericht, een naam waaronder milieuactivisten anoniem ondergrondse acties kunnen opeisen. In de Verenigde Staten richtte het ELF zich op bouwprojecten en terreinwagens (SUV's). In 1985 werd in Nederland de actiegroep Auw Auw Auto opgericht. In de brochure Hé vieze auto, de aarde sterft *(1993) staat daarover: 'Het begon met het schilderen van AUWto op de weg als ergens een ongeluk had plaatsgevonden waar een auto bij betrokken was. (…) Maar onze belangrijkste activiteit is toch wel het beschilderen van auto-reklameborden. Dit gebeurt zo'n paar keer per maand. Meestal schilderen we "GA TOCH FIETSEN".'*

Hoe onschuldig dat ook klinkt, voor zoiets kun je in de cel belanden. 'Alles gaat prima. Maar dan, o jee, stopt er een verdacht uitziende auto. "Zo, wat zijn we aan het doen?" "Nou, van jullie weten we het niet, maar wij zijn druk en gaan verder." – Dat wordt dus een enkele reis politieburo.'
Dit zijn nog lieve acties vergeleken met die in de jaren negentig. In de nacht van 27 op 28 september 1993 worden in Amersfoort zo'n honderd banden van vijftig gloednieuwe auto's lek gestoken. 'Omdat het milieu zich niet kan verdedigen' meldt het Milieu Bevrijdings Team (MBT) in een brief aan het toenmalige actieblad *NN* (later *Ravage*). Een andere keer worden vernielingen aangericht bij een aantal wegenbouwmachines, 'omdat elke extra meter autobaan, laat staan kilometers, er één teveel is, hebben wij de daar aanwezige wegenbouwapparatuur een beetje aangepakt'.
In juni 1995 slaat het team opnieuw toe, nu op vliegveld Eelde, waar honderdvijftig halogeenlampen worden verwijderd. In één moeite door worden bedrijfswagens beklad. 'Ga toch fietsen!' 'Milieuterreur!'
Begin februari 1995 is het nogmaals raak. Ditmaal op een bedrijventerrein in Leusden. Daar worden vierentwintighonderd (!) witte kruizen op nieuwe auto's geverfd. Deze kruizen staan symbool voor evenzoveel dodelijke slachtoffers van het Nederlandse autoverkeer tussen 1993 en 1994. Ook vormt de actie een protest tegen de tweejaarlijkse Auto Rai in Amsterdam. Later dat jaar worden er weer banden lek gestoken en leuzen geklad.

Het MBT krijgt veel aandacht van de pers, maar in een uitzending van de VPRO gaat er iets mis met het onherkenbaar maken (wat een voorwaarde was om mee te werken) van de stem van de woordvoerster. Nog eenmaal doet het MBT van zich horen: in de nacht van 31 maart op 1 april 1996 worden van 39 militaire voertuigen vijftig banden lek gestoken. Bovendien worden enkele brandblusinstallaties van legertanks in werking gezet.
Maandagochtend 23 juni 1997 wordt bij

HÉ VIEZE AUTO DE AARDE STERFT!

Gonnus Doeven uit Deventer aangebeld. Huiszoeking. Haar dagboeken en nog zo wat dingen worden meegenomen. Ze mag nog even douchen, maar dan moet ze zelf ook mee. Niet dat ze daar nu zo van schrikt. Gonnus (actief bij zowel antiauto- als antimilitaristische acties) is dan al tientallen keren gearresteerd geweest en veroordeeld voor bekladdingen enzovoort. Ze schrijft een bezwaarschrift waarin ze stelt dat ze enorm teleurgesteld is dat zó veel mensen ongestraft meewerken aan het veroorzaken van milieuellende, terwijl het verzet tegen die ellende hard wordt afgestraft. Ze weigert te spreken zolang de daders (de echte milieuterroristen!) niet ook ter verantwoording geroepen worden. Na een paar dagen wordt ze weer vrijgelaten, maar een tijd later wordt ze alsnog veroordeeld tot vijftien maanden gevangenisstraf, waarvan vijf voorwaardelijk. Uiteindelijk heeft ze daar in 1999/2000 ruim zeven maanden van uitgezeten.

Eind jaren negentig wordt opnieuw een radicale milieu-actiegroep opgericht: Groen Front! GroenFront! is opgericht door vijf milieuactivisten die volgens de website 'de gezapige doe-vooral-positief-milieubeweging van de jaren negentig zat waren en op een klimaattop in Berlijn geïnspireerd raakten door Britse Earth First!-activisten die met veel lef en humor de strijd aanbonden tegen de aanleg van nieuwe snelwegen. Zij bezetten bedreigde bossen met boomhutten, kregen erg veel steun van buurtbewoners en wisten met blokkades en bosbezettingen de aanleg van nieuwe snelwegen onmogelijk te maken.' Die inspiratie heeft geresulteerd in heel wat acties op vele 'fronten'. GroenFront! bestaat nog steeds en zal zeker rond de aanleg en verbreding van snelwegen van nog van zich laten horen.

BRONNEN

De brochure *Hé vieze auto, de aarde sterft! Een aanzet tot vele acties tegen auto's*, Auw Auw Auwto, Deventer/Utrecht, mei 1993.

Ravage, nr. 282, 16 april 1999, ravagedigitaal.org

Aanvullingen van Gonnus Doeven.

Website GroenFront!, groenfront.nl

DE NOODLOTTIGE OPKOMST VAN DE P.C. HOOFTTRACTOR

Marius de Geus

In de meeste straten in Nederland en elders in de westerse wereld heeft zich in ruim twintig jaar een revolutionaire ontwikkeling voltrokken. In plaats van met gewone personenauto's – zoals een Opel Astra, VW Golf of Ford Focus – worden de schaarse parkeerplaatsen in onze straten tegenwoordig ingenomen door zogenaamde Sport Utitily Vehicles, *in de volksmond ook wel SUV's genoemd. In plaats van betrekkelijk bescheiden lage personen auto's die gemiddeld ongeveer 1250 kilo wegen en waarin vier à vijf personen plaats kunnen nemen, zien we tegenwoordig steeds vaker de extreem grote en hoge Sport Utility Vehicles. Deze zijn geschikt om er mee door bergachtig en wild terrein te rijden, de auto's wegen over het algemeen ergens tussen de 2000 en 2500 kilo, en er kunnen tussen de vijf en zeven personen comfortabel in plaatsnemen. Waar het benzineverbruik van een gewone personenauto momenteel rond de één op achttien bedraagt, verbruiken deze SUV's ongeveer één op acht.*

Het is opvallend dat dat dit type auto, voorzien van 'ruige namen', zoals Outlander, Defender, Raider en Commander, vooral ook te zien is in luxe winkelstraten, zoals de P.C. Hooftstraat in Amsterdam. Dit is dan ook de reden dat dit type auto wordt aangeduid met de veelzeggende bijnaam P.C. Hoofttractor.

In het prachtige boek *The Spirit Level: Why Equality is Better for Everyone* van Richard Wilkinson en Kate Pickett uit 2009, wordt feilloos uitgelegd wat de oorzaak van de opkomst van deze veel te grote personen- en terreinwagens is.[1] Alleen al de 'woeste' namen van deze auto's geven aan dat het vooral gaat om statuswagens die bedoeld zijn om indruk te maken op de andere weggebruikers.

Volgens Wilkinson en Pickett representeren deze 'opgeblazen' automobielen gevoelens van wantrouwen en de behoefte om zich veilig beschermd te voelen tegen de mogelijke inbreuken op de individuele vrijheid door anderen. In zijn paper *Driven to Extremes* beargumenteert de Amerikaanse wetenschapper Josh Lauer dat deze trend naar het aanschaffen van dit type veel te grote auto's 'de Amerikaanse houdingen ten opzichte van misdaad en geweld weerspiegelen, een bewondering voor ruig individualisme en het belang om zichzelf terug te trekken van het contact met anderen – gebaseerd op wantrouwen.'[2]

Lauer benadrukt dat dit geen grote wagens zijn die voortkomen uit een verlangen om samen te werken en om bepaalde gezamenlijke- en publieke belangen te beschermen. Volgens antropologen 'proberen mensen een schild op te bouwen tegenover een harde en wantrouwende samenleving. Het aanschaffen van dit type auto reflecteert eerder dat mensen zich willen afsluiten van de bedreigingen en het wantrouwen van de maatschappij door in SUV's te rijden die er gepantserd uitzien, door te trachten om er zo intimiderend mogelijk uit te zien ten opzichte van mogelijke aanvallers.[3]

In samenhang met deze onverwacht

krachtige opkomst van SUV's zijn er in de contemporaine Amerikaanse maatschappij ook andere tekens en voorbeelden van het bestaan van een toenemend ongemak en een angst voor elkaar. Zo is er ook een gestage toename van het aantal strikt afgezonderde en zwaar beveiligde buurten (*gated communities*) voor de meer welgestelde burgers. Bovendien is er sprake van een opmerkelijk sterke groei van het aantal elektronische beveiligingssystemen in vrijstaande huizen.[4]
Bovendien is de toename van het aantal SUV's een duidelijk voorbeeld van wat 'statuscompetitie' wordt genoemd. Dit betekent het elkaar als consument beconcurreren om te laten zien dat men van mening is hoger in de maatschappelijke hiërarchie te staan. Wie als consument een enorme SUV aanschaft, wil vooral ook aan de buitenwereld tonen dat men rijk, succesvol en onkwetsbaar is. De kolossale terreinauto's zijn een teken of een symbool om zich te onderscheiden van de anderen: de berijders van een SUV zitten een stuk hoger dan de andere weggebruikers en kijken letterlijk en figuurlijk op de andere weggebruikers neer.
Omdat de SUV's zoals gezegd doorgaans twee keer zoveel wegen als gewone auto's, hebben de inzittenden van een dergelijke auto duidelijk meer kans om een botsing met een normale auto te overleven. In dat opzicht creëren deze wagens een toenemende maatschappelijke ongelijkheid tussen personen en klassen, aangezien dit type auto voor de eigen inzittenden aanzienlijk meer bescherming en veiligheid biedt. Dit heeft tot gevolg dat de vaak vermogende bezitters zich superieur kunnen voelen en gevaarlijker zullen gaan rijden. De berijders weten zich toch wel effectief beschermd door maar liefst acht airbags, de hoge zitpositie en de veel zwaardere constructie van de carrosserie en de stabiele 'veiligheidskooi' van deze wagens.
In dat opzicht getuigt de uitbreiding van het aantal SUV's van de opkomst van een meer individualistische en egocentrische levenshouding, en betekent dit het zich steeds minder aantrekken van de belangen en rechten van de medeburgers. Deze medeburgers lopen een toenemend risico om bij een botsing ernstig gewond te raken of zelfs te overlijden, door de groeiende ongelijkheid tussen gewone auto's en SUV's. Dit verlaagt het sociale vertrouwen tussen de burgers en leidt op den duur tot een uit de hand lopende 'wapenwedloop'. Wie het meeste geld heeft, koopt heel simpel de grootste en zwaarste SUV en kan zich voortaan in het verkeer volkomen veilig en oppermachtig voelen, terwijl de minder bevoordeelde andere automobilisten moeten uitwijken en op de weg plaats moeten maken in hun meer kwetsbare middenklassers.
In een ideale libertaire maatschappij zouden dit soort wagens niet toegelaten mogen worden, omdat ze extreem vervuilend zijn, veel te veel ruimte innemen, veel meer energie en hulpbronnen vereisen om te worden geproduceerd, en omdat zij het kapitalistische symbool zijn van een onaanvaardbaar grote maatschappelijke en economische ongelijkheid. Wie kiest voor gelijke vrijheid en gelijke veiligheid op de weg, zal eerder uitkomen bij het introduceren van hoogst-efficiënte en gestroomlijnde, ecologisch duurzame, en heel gemakkelijk te repareren elektrische auto's, die geen lokale uitstoot veroorzaken en die ongeveer een vergelijkbaar gewicht hebben. Hiermee zouden dan – althans een deel van – de al eerder genoemde principiële bezwaren tegen het autogebruik weggenomen worden.
Een belangrijke voorwaarde is en blijft echter dan nog wel dat de elektriciteit die door deze e-wagens wordt gebruikt afkomstig moet zijn uit hernieuwbare bronnen, zoals onder andere zonne-, wind- of waterenergie. Alleen op deze specifieke wijze wordt geen onherstelbare schade aan de natuur en het milieu toegebracht en kan in de toekomst een dreigende en mogelijk catastrofale klimaatverandering en opwarming van de aarde worden voorkomen.

NOTEN

(1) Zie R. Wilkinson en K. Pickett, *The Spirit Level: Why Equality is Better for Everyone*, Penguin Books, London 2010, pp. 57-58. – (2) Het zeer lezenswaardige artikel van Josh Lauer, *Driven to Extremes*, staat in het geheel op het internet, en is eenvoudig te vinden en door te nemen. – (3) R. Wilkinson en K. Pickett, *The Spirit Level: Why Equality is Better for Everyone*, Penguin Books, London 2010, p. 58. – (4) Ibid.

IVAN ILLICH OVER HET GROTE TIJDSVERLIES DOOR AUTOGEBRUIK

Marius de Geus

De bekende sociaal en politiek denker Ivan Illich (1926-2002) besteedt in zijn werk op verschillende plaatsen aandacht aan het verschijnsel vervoer en transport in de kapitalistische maatschappij. Hij constateert dat het streven naar steeds hogere snelheden van vervoer en transport met behulp van auto's ten koste gaat van sociale rechtvaardigheid, vrije tijd en individuele autonomie. In zijn analyse zullen op den duur alleen de zeer welgestelde burgers zich de steeds snellere verplaatsingen per gemotoriseerd voertuig kunnen veroorloven. De aanhoudende toename van het energieverbruik door deze groep rijkere medeburgers leidt volgens hem onvermijdelijk tot een vermindering van gevoelens van rechtvaardigheid binnen de maatschappij.[1]
Daarnaast legt Ivan Illich op een creatieve en verhelderende wijze uit dat het voortdurend opvoeren van de snelheid, de burger een groot deel van zijn kostbare vrije tijd kost. Onthullend zijn de berekeningen van Illich die uitwijzen dat de doorsnee Amerikaanse burger per jaar in totaal zestienhonderd uur kwijt is aan het verrichten van werk om een auto te kunnen kopen, in die auto te rijden, in de file te staan, de garage te bezoeken, en dan jaarlijks tienduizend kilometer kan afleggen. Dit houdt in dat diezelfde burger over het afleggen van zes kilometer feitelijk ongeveer één uur doet (namelijk tienduizend kilometer gedeeld door de genoemde zestienhonderd uur 'werken').
Deze lage snelheid van rond de zes kilometer per uur is nauwelijks hoger dan de gemiddelde snelheid die kan worden gehaald door een ontspannen wandelende voetganger.[2] Zo worden mensen in feite gedwongen een groot deel van hun leven te werken om zich hun 'zogenaamd snelle' verplaatsingen in hun individueel aangeschafte personenauto te kunnen veroorloven.
Dit gaat naar het inzicht van Illich na verloop van tijd onvermijdelijk ten koste van hun individuele vrijheid en autonomie, oftewel van hun zelfstandige keuzeruimte om de kostbare eigen tijd en het persoonlijke bestaan op een verstandige wijze in te delen en vorm te geven.[3]

NOTEN

(1) Deze korte bijdrage is voor een deel gebaseerd op het hoofdstuk 8 over Ivan Illich uit mijn boek *Filosofie van de Eenvoud: Vereenvoudiging en matiging als een verrijking van het bestaan*, Jan van Arkel, Utrecht 2016, pp. 209-232. – (2) I. Illich, *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen: onze verkeerde wereld*, Wereldvenster, Baarn 1980, pp. 31-32. – (3) I. Illich, *Energieverbruik en maatschappelijke tegenstellingen: onze verkeerde wereld*, Wereldvenster, Baarn 1980, pp. 31-32.

EEN LEEN-, DEEL- OF HUURAUTO?

Een persoonlijke noot

Marius de Geus

Niet iedere libertair ingestelde en vrij denkende persoon is radicaal anti-auto. De ene anarchist is duidelijk kritischer dan de andere, zoals de lezer ook kan opmaken uit het artikel van Weia Reinboud in deze AS. *Zelf heb ik op jonge leeftijd mijn rijbewijs gehaald en sindsdien heb ik zeker plezier aan autorijden beleefd tijdens vakanties naar prachtige steden en natuurgebieden, zoals in Oostenrijk, Schotland, Finland en Noorwegen. Vanwege milieu- en klimaatredenen en door het op zich uitgebreide en vlotte openbare vervoer in de regio waar ik woonachtig ben, heb ik echter zelf heel doelbewust nooit een eigen auto willen aanschaffen.*

Zoals ik heb beschreven in *de AS* over deeleconomie (nr. 193, 2015), ben ik een voorstander van de 'sharing economy'. Door het aan elkaar uitlenen en onderling delen en ruilen van goederen en diensten, wordt ervoor gezorgd dat er minder spullen geproduceerd hoeven te worden en worden de natuurlijke hulpbronnen onbetwistbaar minder belast. Dit is een effectieve manier om de individuele en collectieve ecologische voetafdruk (een maat voor de belasting van het milieu, de natuur en het klimaat) te verlagen. Dit idee kan worden toegepast door bijvoorbeeld de eigen auto de deur uit te doen en voortaan alleen nog maar slim gebruik te maken van een leen-, deel- of huurauto.
In het laatste geval kan je in Nederland terecht bij onder meer mobiliteitplatforms als Greenwheels, ConnectCar, MyWheels, Snappcar, StudentCar en Drive Carsharing. Via deze platforms kan je onder meer van een buurtgenoot of vriend een auto lenen, of een deelauto huren die op een vaste plaats in de buurt staat, zoals bij het commerciële bedrijf Greenwheels. Of je kan redelijk betaalbaar voor enige tijd een particuliere deelauto van iemand uit de buurt gebruiken, zoals via MyWheels, een peer-2-peer-platform dat overigens nadrukkelijk geen winstoogmerk heeft.

KOSTENBESPARING

Zelf heb ik al ruim 45 jaar geleden gemerkt dat het een heel geschikt alternatief is om af en toe een auto te huren in het geval van vakanties in het buitenland, of wanneer je in het eigen land in het weekend een korte reis wil maken naar een streek waar het openbaar vervoer zeer gebrekkig is, of zelfs volkomen ontbreekt. Een uitgesproken voordeel is dat je altijd in een moderne auto rijdt, die veilig, goed onderhouden en relatief zuinig is. Verder is huren betaalbaarder dan vaak wordt gedacht. Een ander groot voordeel is dat je het type wagen moeiteloos kan aanpassen aan de behoeften van dat moment.
Door doelgericht niet elk jaar tijdens de zomervakantie voor langere tijd een auto te huren en niet al te lange afstanden te rijden, kom ik die laatste 45 jaar uit op een verbruik van minder dan honderd liter benzine per jaar, en zijn er geen zorgen over kostbare reparaties, verzekeringen, belastingen en een snel waardeverlies van de auto. In alle eerlijkheid moet wel worden toegegeven dat het niet-bezitten van een auto een haalbare zaak is, zolang je als burger uitstekend ter been bent en over ruim voldoende vitaliteit beschikt. Wanneer je ouder bent, kan het lastiger worden om grote afstanden met de fiets of met het openbaar vervoer af te leggen.
Dit zal echter steeds minder een hindernis van betekenis vormen, aangezien er vanaf hoogstwaarschijnlijk 2025 ook in Nederland steeds meer 'zelfrijdende' en betaalbare busjes, bussen en taxi's beschikbaar zullen komen. In meerdere Amerikaanse steden wordt er momenteel al uitgebreid geëxperimenteerd met dit soort autonoom rijdende elektrische voertuigen en worden nu reeds vele passagiers snel, veilig en betrouwbaar naar hun bestemming gebracht. Dit lijkt misschien momenteel nog een typisch 'utopisch idee' dat ver in de toekomst ligt, maar is dat absoluut niet.

AUTONOME VOERTUIGEN

Ook in Japan, China en in Europa worden op dit moment door verschillende autofabrikanten (onder andere BMW, Volvo, Mercedes) uitgebreide proefnemingen met autonome voertuigen gedaan. Binnen een jaar of vijf à zes zal de verkeerswetgeving ingrijpend worden veranderd en zal er ruim baan worden gemaakt voor zelfrijdende busjes, bussen en taxi's. Deze zullen met behulp van snelle 5G-telefoonnetwerken en computers, verbeterde camera's, radar, en andere gevoelige sensoren, grote aantallen burgers (van jong tot oud) op een betaalbare en eveneens ecologisch verantwoorde wijze vervoeren.

Hopelijk leidt dit uiteindelijk ook tot een meer collectief en moreel verantwoord gebruik van dergelijke autonome voertuigen. Elektrische auto's kunnen weliswaar het uitstootprobleem beduidend verminderen, maar als iedereen zijn diesel- of benzineauto vervangt door een elektrische wagen, blijven de zwaarwegende bezwaren bestaan van vervuilende productie en sloop, het grote ruimtebeslag in de steden, de vernietiging van het landschap, et cetera.



REVOLUTIE IN GALOP

De onmisbare rol van het paard in de Mexicaanse Revolutie

Martin Smit

De Mexicaanse kunstenaar Diego Rivera maakte in 1932 een litho van de legendarische boerenleider Emiliano Zapata (1879-1919). Niet zonder reden beeldde hij deze af staand naast zijn witte paard. Zapata was niet alleen een groot paardenliefhebber, maar Rivera symboliseerde hiermee de rol van het paard in de zapatistische revolutie. Hij realiseerde zich dat Zapata en zijn boerenlegers onmogelijk zonder paarden hun revolutionaire strijd hadden kunnen voeren. Dat gold eveneens voor Zapata's evenknie tijdens de Mexicaanse Revolutie, Pancho Villa (1878-1923). De tactische strijdmethodes die door beide legerleiders werden toegepast waren alleen mogelijk dankzij een grootschalige inzet van paarden.

Wie wel eens een speelfilm over de Mexicaanse Revolutie (1910-1920) heeft gezien, kent de beelden: in opstuivend zand stormen legers te paard een stad binnen en mannen met sombrero's, behangen met kogelgordels, schieten schijnbaar doelloos alle kanten op. In de meeste gevallen geven deze films een nogal geromantiseerd beeld van de revolutie en van de leiders Zapata en Villa.[1] Authentieke filmbeelden van Zapata en Villa uit de revolutie hebben echter wel degelijk de basis gelegd voor de uit Hollywood afkomstige clichébeelden.
Over de Mexicaanse Revolutie zijn honderden boeken geschreven.[2] Daarin wordt uitgebreid aandacht besteed aan de door Zapata en Villa toegepaste guerrillatechnieken.
In tegenstelling tot de Franse Revolutie van 1789 en de revoluties in de negentiende eeuw (1848 en de Commune van Parijs in 1871) die plaatsvonden in een stedelijk decor, was de Mexicaanse Revolutie de eerste grootschalige revolutie waarbij steden niet het strijdtoneel vormden. De revolutie speelde zich af in een diversiteit van landbouw- en veeteeltgebieden, woestijn, plattelandsdorpen en bergen. Zonder gebruik te maken van het paard als vervoermiddel en strijdmiddel, zou deze revolutie in de ontstane vorm nooit hebben plaatsgevonden. De vanzelfsprekende, onmisbare rol van het paard in het dagelijks leven van de meeste Mexicanen – als vervoermiddel en op boerenbedrijven – ontwikkelde zich bijna vanzelfsprekend naar die van essentieel hulpmiddel in de strijd om een beter bestaan.

HACENDADOS

Emiliano Zapata, geboren in de zuidelijke Mexicaanse staat Morelos, behoorde niet tot de armste klasse in Mexico. Zijn familie had een klein boerenbedrijf. In Morelos leden de kleine boeren voortdurend onder de misdaden van de grote landeigenaren, de *hacendado*s. Deze eigenden zich land, waterbronnen en soms hele dorpen (*pueblos*) toe om hun suikerplantages te kunnen uitbreiden. De hacendados voelden zich gesteund door de Mexicaanse dictator Porfirio Díaz, die regeerde van 1876 tot 1911. De kleine landeigenaren en onafhankelijke boeren stonden volgens Díaz de vooruitgang van Mexico in de weg. Zapata wierp zich op als hun vertegenwoordiger en protesteerde voortdurend bij de lokale autoriteiten tegen de handelswijze van de hacendados. Dit had geen enkel resultaat. Zij zagen Zapata als een vervelend obstakel voor hun belangen. Om hem uit de streek weg te krijgen, wist men hem over te halen dienst te nemen in het leger. Daar viel hij op door zijn vakmanschap in de omgang met paarden. Na een half jaar hield hij het leger voor gezien en keerde hij terug naar zijn dorp waar hij als burgemeester werd gekozen. Al voor 1910 begon hij met medestanders stukken land die door de hacendados waren ingepikt, terug te veroveren.

LANDHERVORMINGEN

In 1911 moest Díaz onder druk van presidentskandidaat Francisco Madero het land verlaten.[3] Madero had plannen tot landhervorming en zocht daarvoor steun bij lokale leiders. In de noordelijke staat Chihuahua vond hij de plaatselijke bandiet Doroteo Arango, beter bekend als Pancho Villa, aan zijn zijde. Zapata steunde weliswaar de plannen van Madero, maar vanwege diens achtergrond als grootgrondbezitter, bleef hij hem wantrouwen. Eenmaal president, kwam van de landhervormingen van Madero niets terecht. Zapata keerde zich tegen Madero en kwam met een eigen plan voor landhervorming, het *Plan de Ayala*.
Zapata wilde de landerijen van de grootgrondbezitters onteigenen en teruggeven aan de kleine boeren en aan de pueblos. Zapata heeft zich nooit anarchist genoemd maar was in belangrijke mate beïnvloed door de anarchistische ideeën van de broers Enrique en Ricardo Flores Magon en door de geschriften van Kropotkin. In 1915 wist hij na verovering van grote delen van Morelos het gebied te herverdelen zoals hij in zijn plan had voorgesteld en tegelijk de levensstandaard voor de boerenbevolking aan-



zienlijk te verbeteren.
Madero benoemde de meedogenloze generaal Victoriano Huerta tot legerleider, om zo Zapata te kunnen bestrijden. Huerta liet Madero vervolgens uit de weg ruimen en benoemde zichzelf tot president. Het jaar 1914 werd gekenmerkt door een felle strijd tussen het federale leger en de opstandelingen. Het boerenleger van Zapata in Morelos, gezamenlijk met dat van Villa in het noorden en andere rebellerende groepen, bestookten voortdurend het Mexicaanse leger. Villa steunde weliswaar in het begin Huerta, maar keerde zich al snel van hem af. Villa was geen anarchist, maar wilde wel de macht van de grootgrondbezitters doorbreken.

PAARDEN

Zapata en Villa waakten ervoor geen grootschalige confrontaties met het federale leger aan te gaan. Vaak werd een hinderlaag opgezet of werden snelle verrassingsovervallen uitgevoerd op kleine legereenheden in het veld of dorpen en kleine steden die in handen waren van het leger. Omsingelde legereenheden werden tot overgave gedwongen of men ging de strijd aan. Soldaten die zich aan Zapata overgaven werd de keuze gegeven zich bij hem aan te sluiten of de wapens in te leveren en naar huis te gaan. Officieren werden in de meeste gevallen geëxecuteerd. Na de inname van een stad of dorp werd het stadhuis in brand gestoken waarna men weer verdween. Expedities van het leger op zoek naar de *zapatistas* bleven meestal zonder resultaat. Na een snelle terugtocht naar eigen gronden, verdwenen de zapatistas geruisloos in de anonimiteit van het dagelijkse boerenleven.
Het leger van Zapata bestond uit zo'n drie- tot vijfduizend man, meestal opererend in groepen variërend van tientallen tot enkele honderden mannen. Een belangrijke voorwaarde om snel tot actie te kunnen overgaan, was al vervuld: vrijwel alle soldaten hadden voor hun dagelijks werk al de beschikking over een paard. Wel was het voor Zapata aanvankelijk lastig om aan voldoende wapens te komen. Door *haciendas* van landeigenaren te overvallen werd het wapenbezit aangevuld. Het doel van Zapata's guerrillatactiek was door telkens verrassingsaanvallen uit te voeren, de vijand te verzwakken. Daarbij was het zaak de eigen verliezen zo laag mogelijk te houden. Bij voorkeur vielen de zapatistas te paard aan op voor hen bekend terrein, ongeschikt voor de inzet van grote vijandige legers of infanterietroepen. Doorslaggevend voor de successen van de zapatistas was dat de soldaten geworteld waren in de lokale bevolking en er deel van uitmaakten. Zowel met voedselvoorziening als logistiek met de toelevering van paarden, werden de zapatistas door de lokale bevolking ondersteund.
Het federale leger bestond uit vijfentwintigduizend man, veelal gelegerd in garnizoensplaatsen. Van daaruit beperkte het zich vooral tot het controleren van de omgeving. Met weliswaar de beschikking over kanonnen, was het vooral gericht op een negentiende-eeuwse Europese wijze van oorlog voeren, zoals tijdens de Napoleontische oorlogen en de Frans-Duitse oorlog van 1870: een massale inzet van infanterietroepen die slag konden leveren met een soortgelijke tegenstander. Het Mexicaanse leger kon daarom niet effectief reageren op tegenstanders die van guerrillatactieken gebruik maakten. Met name in woestijngebieden en de bergen bleek het leger niet doeltreffend te kunnen opereren.


Pancho Villa (voorgrond) met zijn leger.

TREINEN

Door eveneens guerrilla-aanvallen uit te voeren kon Pancho Villa met zijn leger – variërend van vijfduizend tot zestienduizend man – in de staat Chihuahua een groot gebied bestrijken. Villa paste graag een overrompelingstactiek toe op zijn tegenstanders, door massaal met zijn manschappen, in volle galop al schietend de vijand tegemoet te treden. Dezelfde aanvalstactiek werd al eerder door de Noord-Amerikaanse Comanche- en Apache-indianen toegepast.
Villa vergrootte zijn mobiliteit aanzienlijk door gebruik te maken van gekaapte treinen. Zo kon binnen enkele dagen honderden kilometers verderop een aanval worden uitgevoerd. De paarden van de soldaten werden in de trein gestald, de mannen namen plaats op de daken van de wagons. Met een tweede trein volgden de vrouwen van de soldaten. Villa hechtte er aan dat de echtgenotes en vriendinnen van de soldaten gedurende een veldtocht altijd in de nabijheid waren. Zo werd de desertie van *villistas* beperkt en de kans op verkrachtingen in veroverde pueblos verkleind. Vrouwen zorgden meestal voor de maaltijden en verzorgden de gewonden. Sommige vrouwen, de *soldaderas*, reden en vochten in de voorste linies mee.[4] In het leger van Zapata was het zeker niet ongewoon wanneer een vrouw een officiersrang vervulde.[5]
Van Villa wordt beweerd dat hij zo nu en dan een trein kaapte achter de vijandelijke linies, deze volstopte met explo-

sieven en vervolgens op de vijand liet inrijden. Bekend is dat Villa meerdere malen verslagen tegenstanders zonder pardon liet executeren.
De door Zapata en Villa gevoerde guerrillaoorlog is vergelijkbaar met de strijd zoals die door de troepen van Nestor Machno in de Oekraïne tussen 1917 en 1921 werd gevoerd tegen de Witten en het Rode Leger van Trotski. Zijn troepen bestonden eveneens uit lokale boeren. Ook hij maakte gebruik van treinen om zijn leger te kunnen verplaatsen.

TRIOMF EN DOOD

Zapata en Villa hadden geen presidentiële ambities. Hun grootste symbolische triomf was het moment waarop beide mannen in 1914 onder het gejuich van tienduizenden, gezamenlijk Mexico City binnenreden, nadat ze tegenstanders Carranza en Obregón hadden verslagen. In de jaren twintig kwam de Partido Revolucionario Institucional, voortgekomen uit de revolutie, aan de macht. Enkele punten uit het al eerder genoemde Plan de Ayala werden weliswaar gerealiseerd, maar de landhervormingen werden niet doorgevoerd op de wijze zoals Zapata ze zich had voorgesteld. Nog steeds is de Partido Revolucionario Institucional de toonaangevende partij in Mexico, maar deze is vervallen tot een brede sociaaldemocratische beweging zonder revolutionair elan.
Zapata heeft in Mexico nog steeds een legendarische status. In 1919 werd hij door een ingewikkeld complot in een val gelokt. Bij het oprijden van het dorpsplein van Chinameca, werd hij door veronderstelde medestanders doodgeschoten. Pancho Villa trof in 1923 hetzelfde lot. Nadat hij bij de plaatselijke bank goud had opgenomen, werd hij in de hoofdstraat van het plaatsje Parral door tegenstanders onder vuur genomen. Opmerkelijk detail: Villa was niet te paard, maar reed op dat moment in zijn auto, een Dodge.[6]

NOTEN

(1) De bekendste film is *Viva Zapata!* (1952) van regisseur Elia Kazan, naar een scenario van John Steinbeck, met Marlon Brando als Zapata, helaas een wat minder goede film van Kazan. Pancho Villa is in veel Hollywoodproducties vervallen tot een karikatuur, zoals in *Villa Rides* (1968) met Yul Brynner als Villa, of in *Pancho Villa* (1972) met Telly Savalas in de hoofdrol. Villa was een ijdele man en niet wars van publiciteit. Een aantal malen werden zijn acties vastgelegd door Amerikaanse filmploegen en in drie films speelde Villa zichzelf. Een uitstekende documentaire over de Mexicaanse Revolutie en haar betekenis, *The Storm that Swept Mexico* (2011), is te vinden op Youtube en bevat veel authentieke filmopnames uit de revolutiejaren. – (2) Op het verloop van de revolutie kan in het bestek van dit artikel slechts kort worden ingegaan. Enkele titels over de Mexicaanse Revolutie: Ronald Atkin, *Revolution! Mexico 1910-1920* (1969); Adolfo Gilly, *The Mexican Revolution* (1983), Robert E. Quirk, *The Mexican Revolution 1914-1915* (1960). Over Zapata zijn o.a. verschenen: Peter E. Newell, *Zapata of Mexico* (1979); Robert P. Millon, *Zapata* (1969); John Womack Jr., *Zapata and The Mexican Revolution* (1969). De Amerikaanse auteur John Reed (de latere schrijver van *Ten Days that Shook the World*) reisde enige tijd mee met de troepen van Pancho Villa en deed daarvan verslag in zijn boek *Insurgent Mexico* (1914). – (3) Porfirio Díaz (1830-1915) sleet zijn laatste jaren in Parijs. Hij ligt begraven op Cimetière du Montparnasse (15e Division) in Parijs. – (4) Tijdens de revolutie ontstond het volksliedje *La Adelita*. Het lied is een eerbetoon aan de soldaderas en wordt in Mexico nog steeds gespeeld. – (5) Zo werd de onderwijzeres Dolores Jiménes y Muro (1848-1925) in 1914 brigadegeneraal in het leger van Zapata. Ze werkte mee aan het opstellen van het *Plan de Ayala* en was redactrice van de krant *La Voz de Juárez*. – (6) De auto waarin Villa werd gedood is te bezichtigen in het Francisco Villa Museum in Chihuahua, Mexico. Zie: https://en.wikipedia.org/wiki/Francisco_Villa_Museum

IN MEMORIAM BERT VAN WAKEREN
1960-2018

In oktober 1988 kregen Weia Reinboud en ik een uitnodiging om muziek te komen maken en een lezing te geven tijdens een anarchistisch treffen in Café du Commerce in Tilburg. Binnen maakten we algauw kennis met een energieke en enthousiaste jongen, dat was Bert. ‘Het onderuithalen van alle vormen van macht is waar bij anarchisme om gaat en vergeet daarbij niet de macht der gewoonte,’ dat was een van de ideeën waarop we elkaar vonden. Hij was razend nieuwsgierig, onder andere naar *Hoe komen kringen in het water*, een van onze boeken die in de maak waren en waarover wij die middag vertelden. Toen een jaar later dat boek uitkwam, was Bert jarenlang een van de verspreiders ervan.

In 1991 lanceerden we het plan om een anarchistisch ecodorp te beginnen (Akigoloké). Bert was meteen van de partij, maar al voor die tijd was hij begonnen bij de mobiele keuken van Rampenplan (toen in Sittard), waar hij zijn ideeën over voedsel direct en praktisch vorm kon geven, en uiteindelijk koos hij ervoor zich volop voor dit project in te zetten. Naast de keuken (waarmee vele acties en demonstraties in Nederland en ver daarbuiten werden ondersteund) verzette hij veel werk voor de bijbehorende uitgeverij Baal, waar hij heel wat boeken het licht deed zien, zoals de reeks ‘De kunst van het afhaken’ met boeken van Siebe Thissen, Freek Kallenberg en Bob Black, en het boek *Reis in Droomland* van Nicolaas Steelink.
Bert was jarenlang een van de trekkers van het LAO (Landelijk Overleg Anarchisten, later werd dat het LAS, Landelijk Anarchistisch Samenwerkingsverband), en samen met Arie Hazekamp nam hij jarenlang de organisatie van de Pinksterlanddagen voor zijn rekening. In 1997 maakte hij nog korte tijd deel uit van de redactieraad van *de AS*, maar veel langer en intensiever was zijn inzet voor *Buiten de Orde* dat hij wist uit te bouwen tot een veelzijdig blad met oog voor zowel de praktische en activistische kanten van het anarchisme als voor theoretische verdieping.

Ook in de baanlozenstrijd was hij voor velen een inspirerend voorbeeld. In de tweede helft van de jaren negentig, toen het nog leek dat die strijd te winnen viel, kwamen we regelmatig bij elkaar met andere (hardwerkende) ‘bewust baanvrijen’ om uit te wisselen hoe we ons konden opstellen tegenover de sociale dienst, om te zorgen dat we konden blijven doen wat we wilden doen, en om te ageren tegen de algemeen gangbare mentaliteit, die neerkwam op (in Berts woorden): ‘het maakt niet uit wat je doet, als het maar betaald is’. In 1996 kwam bij ons (Atalanta) een brochure uit: *Vrij baan. Negen mensen aan het woord over baanloosheid*. ‘Liever strijdend ten onder’ luidt de titel van het hoofdstuk met Berts verhaal. Die titel is tekenend voor zijn intensieve en strijdbare levenshouding.

In 2004 vertrok Bert bij Rampenplan en ging hij samenwonen met zijn geliefde, Edith, in Deventer. Zijn idealen bleef hij trouw, maar hij liet zich minder zien in de anarchistische beweging. Naast de kinderen van Edith kwamen ook twee kinderen van wie hij de biologische vader was in zijn leven. Hij wijdde zich met hart en ziel aan zijn familie, als vader en later ook (zeer geliefde) opa.
In 2009 interviewde ik hem voor het themanummer Voedsel van *de AS* (nr. 168). Hij werkte in de Koehoorn, een natuurvoedingswinkel in Zutphen. Voedsel bleef voor Bert een belangrijk thema, maar, zei hij in dat gesprek: ‘Het is één groot geheel. We kunnen onze kop niet langer in het zand steken. Als we de neerwaartse spiraal willen keren, zal iedereen zich actief moeten bezighouden met de wereld.’ Zelf bleef hij dat doen met hart en ziel. Zo ging hij bijvoorbeeld meermaals de strijd aan door te weigeren biologische sperciebonen uit Egypte te bestellen.

Soms streed hij met zoveel inzet dat hij even een stap terug moest doen. In de natuur tot rust komen, wandelen, lezen, goede gesprekken voeren met geliefden, familie en de vele vriend(inn) en die hij had. Velen zullen zijn warme persoonlijkheid missen. Het is intens verdrietig dat Bert zo jong en zo abrupt heeft moeten sterven, maar geleefd heeft hij zeker. *(RW)*

CÉSAR DOMELA HAD GELD NODIG

Igor Cornelissen

Bijvangst

Waarom worden in archieven documenten bewaard die niet toegankelijk zijn? Wat heeft het bewaren dan voor zin? Archivarissen en onderzoekers vergaderen over die vragen, maar komen zelden tot een eensluidend antwoord. Er is sprake van tegengestelde belangen, waarbij privacy het sleutelwoord is dat niet door iedereen op dezelfde manier wordt geïnterpreteerd.

Ik kreeg ermee te maken toen ik de biografie van de kunstcritica Mathilde Visser (1900-1985) schreef. Ze kwam uit een rijk, liberaal milieu en werd, zoals ik in een eerdere Bijvangst schreef, in de jaren dertig communiste en bleef dat tot aan haar dood. De BVD volgde haar en met veel moeite kreeg ik van de AIVD, die het archief van de BVD beheert, daar wat voorbeelden van. Maar wat ontbrak waren de stukken waaruit zou moeten blijken dat ze begin jaren vijftig, tijdens het hoogtepunt van de Koude Oorlog, verdacht werd van spionage voor Moskou en daarom gevolgd en afgeluisterd werd. Dat werd me na zijn pensionering verteld door Piet Gerbrands, vele jaren hoofd van de afdeling contraspionage van de BVD. Sporen daarvan moeten te vinden zijn in de archieven, maar de AIVD volhardde op dit punt in stilzwijgen.

Zoon van het standbeeld

Soms heb ik er begrip voor dat bepaalde stukken in archieven voor langere tijd gesloten blijven. Dan kan het gaan om voogdijschap over kinderen of andere uiterst persoonlijke zaken. Ook komt het voor dat een archief dat eerst open was om politieke redenen gesloten wordt. Soms tijdelijk. Iemand die stukken schenkt of verkoopt aan een archief kan er nooit zeker van zijn of het afgestane materiaal in de toekomst wordt beheerd zoals hij of zij wenste.

Dat moet het geval zijn geweest met een deel van het omvangrijke archief van Domela Nieuwenhuis dat in de jaren twintig aan het Marx Engels Instituut in Moskou werd verkocht door de jongste zoon van Domela Nieuwenhuis, die geld nodig had. In 1914 was er door vrienden van Domela Nieuwenhuis een Fonds opgericht om hem te steunen. De bejaarde voorvechter van de arbeiders verkeerde in behoeftige omstandigheden. Hij was er beroerd aan toe. Na zijn dood in 1919 was het resterende geld bestemd voor zijn weduwe en de studie van zijn jongste zoon César. Er was bepaald dat de uitkering aan César zou stoppen op diens vijfentwintigste verjaardag. Daarna zou hij voor zichzelf moeten kunnen zorgen.

César werd uiteindelijk beeldend kunstenaar en was een van de eerste medewerkers van de Stijl-groep. Hij woonde in de jaren dertig in Berlijn maar vertrok na het aan de macht komen van Hitler naar Parijs, waar hij tot aan zijn dood op 31 december 1992 zou wonen. Pas in zijn laatste jaren kreeg hij enige erkenning en werden tentoonstellingen van zijn werk georganiseerd. In 1980 bezocht Betty van Garrel hem en dat resulteerde in een levendig interview in *NRC Handelsblad*. Hij had een grote bewondering voor zijn vader gehad en diens dood was een grote schok voor hem geweest, maar er was geen sprake van dat hij zijn vader zou 'opvolgen' zoals anarchistische arbeiders hem hadden gevraagd. Hij had diens gave van welsprekendheid niet en bovendien waren de anarchisten toch zelf tegen erfopvolging? Maar als ze hem in Amsterdam vroegen of hij 'de zoon van het standbeeld' was, antwoordde hij bevestigend en hij was, net als zijn vader, vegetariër. De vader had een wat afstandelijke houding tegenover kunst. Alles goed en wel… maar wij moesten de arbeiders eerst brood geven. 'Kunst was een ander chapiter bij ons thuis.' Overigens was César weinig positief over de arbeiders. Het waren allemaal petit bourgeois geworden. Het proletariaat van nu, dat waren de buitenlandse arbeiders die het vuile werk moesten opknappen in Amsterdam, Parijs en overal.

Marx Engels Instituut

Betty van Garrel sprak met hem vooral over kunst. Bijna een miljoen betalen voor een Mondriaan vond hij ridicuul. 'Dat is het niet waard. 't Is allemaal speculatie van de kunsthandel.' Dat in 1997 Mondriaans Victory Boogie Woogie voor 82 miljoen gulden werd aangekocht en nu in het Haags Gemeentemuseum hangt, heeft César Domela niet meer meegemaakt.

In het vraaggesprek voor *NRC Handelsblad* kwam het aan Moskou verkochte archief niet ter sprake. César moet het na 1925 hebben verkocht toen hij in geldnood zat en niet van zijn kunst kon leven. Moskou had vooral belangstelling voor de internationale briefwisseling van Domela Nieuwenhuis die onder anderen met Karl Marx en Friedrich Engels had gecorrespondeerd.

Het Marx Engels Instituut had in de jaren twintig nog een goede naam. Het was opgericht door David Rjazanof (1870-1938), een revolutionair die zijn sporen in de arbeidersbeweging had verdiend, meerdere malen tijdens het tsarisme tot gevangenschap was veroordeeld en tijdens een gedwongen exil al naspeuringen had gedaan naar onbekende geschriften van Marx. Hij was de redacteur van de eerste uitgave van het verzameld werk van Marx en Engels en correspondeerde met wetenschappers en verzamelaars over de hele wereld. Een van hen was de Oostenrijker Max Nettlau die een kolossale verzameling anarchistica bezat. Uiteindelijk kwam de Nettlau verzameling niet in Moskou, maar in Amsterdam op het IISG terecht.

Op datzelfde IISG kwam ik in het Wijnkoop-



archief een curieus briefje tegen van César Domela, dat ik hier in zijn geheel laat volgen. Het is uit februari 1926:

'Geachte Heer Wijnkoop,
Daar mijn moeder voor de brievenkwestie met verschillende menschen over eventueele verkoop van brieven gecorrespondeerd heeft en deze haar alle ten zeerste hebben afgeraden om authentieke stukken uit handen te geven zoo moet ik voorlopig althans u een negatief antwoord geven. Of het zin heeft haar nog eens op te zoeken in Hilversum ik zou u het niet kunnen zeggen.
Het spijt me alleen dat nu uwe moeite tevergeefsch geweest is en dat ze u tot mij gestuurd heeft om over deze questie te spreken terwijl ze mij in uiterste instantie dan toch geen zeggingsrecht over deze brieven geeft.
Met beste groet, uw César Domela.'

Ik vermoed dat David Wijnkoop, een van de voormannen van de communistische partij, de brieven probeerde te verwerven op verzoek van Rjazanov. Waarom (alleen geldnood?), wanneer en voor hoeveel geld César de wens van zijn moeder negeerde, is mij niet bekend. Van een onafhankelijk Instituut werd het Marx Engels Instituut onder Stalin na 1930 al snel een alles behalve neutrale, onafhankelijke instelling. Er werd alleen nog gepubliceerd wat ter meerdere glorie van de dictator en zijn vazallen kon dienen. Zelfs Marx' kritische brieven over het oude Rusland en de Russen werden gecensureerd. Rjazanov werd begin 1938 tijdens een van de schijnprocessen als lid van een (niet bestaand) 'rechts opportunistisch trotskistisch blok' ter dood veroordeeld en dezelfde dag geëxecuteerd. Dat alles heeft César Domela niet kunnen voorzien. Rjazanov werd na de dood van Stalin gerehabiliteerd en kopieën van de door César aan Moskou verkochte brieven zijn al weer jaren op het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis in te zien.

Met dank aan Rudolf de Jong voor gegevens over César en het Domela Nieuwenhuis Fonds.

De biografie van Mathilde Visser door Igor Cornelissen is getiteld Tussen Lenin en Lucebert *en verschijnt op 29 mei. Arbeiderspers, € 22,50, ISBN 9789029523974.*

STEUNFONDS DE AS

Sinds jaar en dag kent *de AS* een Steunfonds. Abonnees en andere lezers vragen wij om bij betalingen voor abonnement of nabestellingen zo mogelijk iets extra's over te maken. Zonder dit Steunfonds zou de exploitatie van het tijdschrift tegen de huidige tarieven (die al jaren ongewijzigd zijn gebleven) niet mogelijk zijn. Dit betekent tevens, dat lezers die bijdragen geven aan het Steunfonds abonnementen mogelijk maken voor hen die wat minder goed bij kas zitten. Dit betreft niet alleen zij, die het standaard abonnementsgeld voldoen, maar ook abonnees die op verzoek korting op hun abonnementsgeld krijgen en een klein aantal abonnees, bijvoorbeeld vertoevend in een justitiële instelling, dat een gratis abonnement heeft. Daarnaast kon dankzij het Steunfonds de website van *de AS*, met een digitaal archief van eerder verschenen edities, worden opgezet en op het net blijven. Sinds kort is daar bovendien het nog in een pril stadium verkerende *Anarchief* bijgekomen, een initiatief dat samen met Anarchief in Gent ter hand wordt genomen en dat als doel heeft zoveel mogelijk oorspronkelijk Nederlandstalig werk van anarchisten gratis digitaal beschikbaar te stellen via de websites anarchief.nl en anarchief.be.
Het afgelopen jaar is in totaal aan giften voor het Steunfonds 1.352,50 euro ontvangen. De redactie is de gulle gevers zeer erkentelijk voor hun steun. Overigens zijn wij momenteel aan het onderzoeken of het zin heeft de zogeheten (culturele) ANBI-status aan te vragen voor de Stichting de AS. Giften aan organisaties met een dergelijke status zijn fiscaal aftrekbaar.

ONDERDRUKKING EN ANARCHISME IN EEN NIEUW LICHT?

Thom Holterman

Uit het land van Proudhon

Een dergelijke titel lijkt er een voor een universitair persoon, die verlegen zit om een onderwerp. In Frankrijk lopen er daar wel wat van rond heb ik het idee (elders misschien ook). Want wat zal het een moeite kosten het nieuwe van dat licht te duiden. Kijk, bij de aanvang van ons bestaan kon met goddelijke autoriteit gezegd worden: 'Er zij licht; en er was licht' (Genesis 1, vers 3 en 4). Pas daarna, zo gaat het bijbelse verhaal verder, kreeg je licht van de zon, de maan, de sterren. Dat zijn variaties van licht; licht in verschillende contexten. Een ding evenwel blijft constant: er zij licht. Nieuw licht? Een variatie van wat we al kenden. Wat geldt dus als het *nieuwe*? Het is die problematiek die mij bezighoudt als ik anderen over 'nieuw' hoor spreken. Zoals in onderdrukking en anarchisme in een nieuw licht.

Hoe je het ook wendt of keert, onderdrukking wordt getekend door een verticaal relatiepatroon, waarbij de bovenliggende mens (laag, klasse, kaste) de gang van zaken bepaalt voor de onderliggende mens (laag, klasse). En anarchisme keert zich tegen dat relatiepatroon. Het ijvert voor opheffing ervan en streeft naar horizontale relatiepatronen. Kunnen er in bepaalde (actuele) contexten verticale relatiepatronen worden gevonden, die voordien over het hoofd zijn gezien? Zeker wel, maar het blijft onderdrukking. Nieuw is dat we iets 'nu' pas opmerken. En zeker, daarmee kunnen we het anarchisme meer breedte of diepte geven. Levert dat vernieuwing op van het anarchisme? Neen. Anarchisten moeten in zo'n geval gewoon erkennen iets over het hoofd gezien te hebben. Dat doen zij dan ook zonder schroom. Kijk bijvoorbeeld naar de wijze waarop bepaalde inzichten over macht, ontrafeld door iemand die zich niet op het anarchisme beroept, de Franse filosoof Michel Foucault (1926-1984), in het anarchisme zijn opgenomen.

De discussie over deze problematiek kwam ik in dit geval tegen in een aantal teksten in het nummer van het Franse anarchistische studieuze tijdschrift *Réfractions* (nr. 39, herfst 2017). Het thema van dit nummer luidt 'Opnieuw vormen van onderdrukking overdenken?'. Een aantal auteurs heeft ernaar gestreefd met iets nieuws te komen over dat onderwerp. Zij hebben jammerlijk gefaald. Ik ben niets nieuws tegen gekomen. Wat ernstiger is: een aantal auteurs ziet kans onbegrijpelijk te zijn. Dit uitleggen zou te veel ruimte in beslag nemen. Ik verwijs dan ook naar de lange bespreking van dit nummer op *Libertaire orde* (zie link hieronder) die ik eindigde met: 'Hoe help je een serieus en gewaardeerd anarchistisch tijdschrift naar de bliksem? Zo dus!'.

Een van de redactieleden van *Réfractions* en medeauteur van het zojuist genoemde nummer, de Franse filosoof Daniel Colson, heeft zich ook met een boek over Proudhon gewaagd aan het overdenken van het anarchisme. Hem ging het daarbij niet om het moderniseren noch om het 'post-moderniseren' van het anarchisme. Het ging hem precies om het tegendeel: terugkeren naar de theoretische bronnen en de praktijken van de meest oorspronkelijken, terugkeren naar de eigen voorlopers. Zijn doel was tevens de vele manieren van radicaliteit en revolutionaire kracht van het idee te herontdekken en waarvoor Proud-

hon zonder enige twijfel een van de belangrijkste vertolkers is geweest. Ik erken dit graag en kan hem bijvallen in zijn streven. Een ieder moet zelf maar zien of hij met zijn boek *Proudhon et l'anarchie* (Lyon, 2017) geslaagd is zijn doel te bereiken. Ik houd het erop dat Colson is uitgegleden over de monadologie (de leer van de zeventiende eeuwse Duitse filosoof Leibniz). Het verweer van hem zal zijn te wijzen op wat hij aangaf: 'Men kan zonder twijfel niets begrijpen van zijn (Leibniz') verschillende soorten associaties en van het verschijnsel ontwikkeling – door subversiviteit, selectie, herhaling, destructie en herinrichting – zonder de zin te doorgronden van 'foyer' (Proudhon) of de 'problematische horizon' (Libéria), die het laten bestaan en die het betekenis geven'. Wel, ik heb er dus niets van begrepen. Het vervelende voor Colson is, dat ik vermoedelijk niet de enige ben.

Anarchistisch woordenboek

Een anarchistische uitgave waar een mens een beetje vrolijk van wordt, is het speels opgezette anarchistische woordenboek getiteld *Abécédaire anarchiste d'urgence* (Marseille, 2017). Het is samengesteld door twee Zuid-Amerikaanse libertairen, de een, Ivan Dario Alvarez, poppenspeler en auteur van theaterstukken voor poppentheater. De ander, Juan Manuel Roca, is dichter, journalist en essayist. Annick Stevens, een van de redacteuren van *Réfractions*, tekende voor de vertaling van de tekst in het Frans.

De uitgave is in twee delen opgebouwd. Het eerste deel, 'Het anarchisme van A tot Z', geeft kort de betekenis van termen in en rond het anarchisme. Het tweede deel, 'Anarchistische biografieën', beschrijft kort mensen die in en rond het anarchisme niet onbekend (of soms juist wel) zijn. De alfabetisering is afwijkend van de gebruikelijke. Simone Weil zoekt men tevergeefs onder de W, maar men vindt haar wel onder de S (de eerste letter van de voornamen is richtingbepalend bij het zoeken).

Arbeid en zelfbestuur

De neomarxist Anselm Jappe voer ik hier niet op als anarchist. Maar hij heeft anarchisten wel iets te melden – marxisten trouwens ook. Tot de laatsten richt hij zich nadrukkelijk. Naast allerlei bekende zaken springt er één ding uit en dat houdt hij hen onder de neus: besteed eens bijzondere aandacht aan het verschijnsel *arbeid*. Wij, marxisten, hebben veel te lang naar arbeid gekeken in een voor kapitalisten gunstige zin. Arbeid is hun fetisj: het is hun winstfactor. Jappe betoogt dat je dit al bij Marx kan achterhalen, maar tot nu toe deed praktisch niemand dat. Té moeilijk, die teksten (hij spreekt in dit geval over Marx 'ésotérique'; marxisten hebben zich te lang met Marx 'exotérique' beziggehouden; zij hebben van *arbeid* een cult gemaakt). Het is in die zin dat Jappe pretendeert, dat zijn opvatting nieuw is (omdat ik in dit veld niet competent ben, geef ik hem het voordeel van de twijfel).
Het opmerkelijke is evenwel dat anarchisten – vaak zonder dat ze zich dat realiseren – in hetzelfde schuitje zitten. En laten we wel zijn, ook arbeid verrichten in een productieassociatie/coöperatie van gelijken blijft werken binnen een kapitalistische omgeving (met de dwang daarvan van dien), terwijl we juist van *werken* af moeten. Dat sluit weer aan bij wat in de antropologie aan de orde wordt gesteld, als men prekapitalistische samenlevingen onderzoekt. Het hoofdstuk 'Le fétichisme et l'anthropologie' in Jappe's boek *Les aventures de la marchandise* (Paris, 2017) gaat daar nadrukkelijk over. En in zijn boek *La société autophage, capitalisme, démesure et autodestruction* (Paris, 2017) doet hij dit alles nog eens dunnetjes over, maar nu met de nadruk op het destructieve van het kapitalisme.
Dit 'vernieuwde' inzicht omtrent arbeid is ideologisch nog niet doorgedrongen, althans niet verwerkt, bij de Franse revolutionaire syndicalisten (CNT-RP) in de door hen uitgegeven bundel *de l'Autogestion, théories et pratiques* (Paris, 2017). Dit neemt niet weg dat de bestudering van de bundel de moeite waard is voor hen die zich met (arbeiders)zelfbestuur (of 'zelfbeheer') bezighouden. Het verschaft een historisch overzicht van de herkomst en de verschillende praktijken van 'autogestion'. Het verstrekt verschillende uitgewerkte discussies erover, zowel in de diepte als de breedte (van pedagogie tot coöperaties en openbare diensten). Ook worden er actuele onderwerpen in relatie tot zelfbeheer behandeld (zoals Zapatisten, ZAD, Rojava).
Zelfbeheer als syndicale actievorm is als onderdeel van een breder scala van actievormen op te vatten. Iemand van het eerste uur, na de Tweede Wereloorlog, is de Duitse filosoof Günther Anders (1902-1992). Hij werd bekend in de sfeer van de antimilitaristische, anti-oorlogs- en antikernbeweging. Hij zoomde daarbij in op de technologische mogelijkheden in een ontmenselijkte wereld. Een bondig overzicht van zijn leven, handelen en denken vindt men in het door de Franse filosoof Eduard Jolly geschreven *Günther Anders, Une politique de la technique* (Paris, 2017)

Adieu Eduardo Colombo

Op 13 maart jongstleden overleed de Argentijns-Franse anarchist en activist Eduardo Colombo (1929-2018). Aan het *In memoriam* van Tomás Ibánez ontleen ik het volgende over Colombo. Het was in de jaren veertig dat Colombo ging deelnemen in de Argentijnse anarchistische beweging en deelnam aan de strijd van de anarcho-syndicalistische FORA (Argentijnse arbeidersfederatie). Hij studeerde psychiatrie, werd psychoanalyticus en doceerde sociale psychologie aan de universiteit van Buenos Aires. De Argentijnse militaire coup van 1966 leverde zijn ontslag op en maakte dat hij enkele jaren later moest vluchten. In Parijs zocht en vond hij in 1970 asiel met zijn levensgezellin. Daar aarzelde hij niet om zich, ondanks de moeilijkheden van professionele en sociale verhuizingen, onmiddellijk in te zetten voor de activiteiten van de anarchistische beweging in Frankrijk en tegelijkertijd zijn banden aan te halen met de anti-Franco beweging van de libertaire ballingen.

Zijn talrijke boeken en artikelen droegen bij aan permanente uitnodigingen voor conferenties, vooral in Italië, Griekenland, Spanje, Argentinië en diverse andere Latijns-Amerikaanse landen. In 1997 was hij een van de oprichters van het anarchistische tijdschrift *Réfractions* en twee decennia lang een van de belangrijke animatoren ervan. Het moet zo'n vijfendertig jaar geleden zijn dat ik Eduardo Colombo en zijn vrouw een van de eerste keren ontmoette, in een dorpje in de Zwitserse Jura, waar een internationale bijeenkomst van een beperkte groep anarchisten plaatsvond. Verspreid in de tijd kwamen we elkaar bij diverse gelegenheden tegen, vorig jaar voor het laatst in Parijs tijdens de 'anarchistische boekenbeurs'. Het afscheid dat we toen van elkaar namen, blijkt er nu een voor altijd te zijn.

De genoemde titels zijn uitgebreid besproken op het blog van de AS*: https://libertaireorde.wordpress.com*

ILLUSTRATIES

De afbeelding op het omslag is een deel van een affiche uit 1978, uit het boek *Met emmer en kwast. Veertig jaar Nederlandse actieaffiches 1965-2005*, samengesteld door Eric Duivenvoorden (uitgegeven door Het Fort van Sjakoo, Amsterdam). Uit datzelfde boek komt de poster op pagina 2. Op pagina 12 staan twee stickers van Atalanta. Pag. 19: de tijdelijk gerepareerde voorruit van de bus van Theaterstraat, en op pag. 20 de rode bus tijdens een actie op de Dam in Amsterdam (beide foto's uit het archief van Theaterstraat). Pagina 26: demonstratie Fietspower, Leeuwarden 1973. De afbeeldingen op pagina 37 komen uit het boekje *De egeltjes* (Atalanta 1983/1994). De foto van Cesar Domela op pag. 57 komt van Wikipedia.

HET RADICAALSYNDICALISME VAN NEDERLANDS EERSTE VAKCENTRALE

Op het Brussels congres van de Tweede Internationale in 1891, werd aangedrongen op de oprichting van landelijke vakcentrales. Naar aanleiding daarvan werd in 1893 in Nederland het Nationaal Arbeids-Secretariaat opgericht.[1] Het Nationaal Arbeids-Secretariaat (NAS) moest plaats bieden aan alle Nederlandse arbeidsorganisaties, zowel socialistische als niet-socialistische. Het was de eerste overkoepelende vakcentrale die in Nederland, aan het einde van de negentiende eeuw, het licht zag en deze bleef bestaan tot de inval van de Duitse legers in 1940.

Lange tijd achtte men het schrijven van de geschiedenis van het NAS een onmogelijke opdracht. In zoverre informatie over het NAS verscheen was dat vooral in boeken en/ of memoires van sociaaldemocratische voormannen die doorgaans felle tegenstanders waren van de eerste Nederlandse vakcentrale. Voor onderzoekers was het NAS een moeilijk te grijpen organisatie. Piet Hoekman en Jannes Houkes besloten de geschiedenis van het NAS op een andere manier te benaderen. Beide historici ploegden zich met engelengeduld door de ledentallen van het NAS om vervolgens het verhaal van deze vakcentrale op papier te zetten. Het resultaat is een vuistdikke publicatie van meer dan 851 pagina's die nog lang als het standaardwerk zal gelden voor de geschiedenis van het NAS.

De sociaaldemocratische tegenstanders van het NAS, zoals Troelstra en Vliegen, betitelden de vakcentrale als een anarchistische organisatie. Ook de voorstanders onderstreepten het revolutionaire karakter van de bond, waardoor ze evenals de tegenstanders weinig aandacht schonken aan de praktische belangenbehartiging van de aangesloten vakorganisaties. Bovendien was het NAS geen homogene organisatie. Bij de oprichting in 1893 werden zowel vakbonden als politieke organisaties toegelaten totdat in 1896 de politieke partijen werden uitgesloten. Zo werd ook de nieuwe sociaaldemocratische partij SDAP naar de uitgang verwezen. Het NAS wilde zich tot ergernis van enkele sociaaldemocratische leiders zoals Troelstra en Polak uitsluitend op de economische strijd richten. Vooral Polak, de leider van de algemene bond van diamantbewerkers toonde zich een felle tegenstander van het NAS. Zo verweet Polak het NAS onder meer dat het geen weerstandskas had, iets wat na 1897 wel het geval was. Polak wenste vooral een centralistische organisatiestructuur met hoge contributies en goed betaalde bestuurders, zoals dat het geval was bij zijn 'eigen' bond.

Centralisme versus federalisme

Het NAS verenigde naast enkele grote bonden echter ook verschillende kleinere vakorganisaties die vaak minder financieel draagkrachtige leden rekruteerden en een federatief organisatiemodel voorstonden. De tegenstellingen tussen de sociaaldemocraten en de revolutionairen kwamen duidelijk aan de oppervlakte bij de spoorwegstaking van 1903. De sociaaldemocratische leider Troelstra riep toen openlijk op tot het stichten van een nieuwe vakcentrale wat in 1905 leidde tot de oprichting van het Nederlands Verbond van Vakverenigingen (NVV). De nieuwe vakcentrale overvleugelde getalsmatig dat van het NAS. Het Secretariaat zat qua ledenaantallen aan het begin van de twintigste eeuw zelfs bijna aan de grond, totdat Harm Kolthek aan het roer kwam te staan en de vakcentrale een nieuw elan gaf. Kolthek stond een vakbond voor die arbeiders ongeacht hun politieke of godsdienstige opvattingen moest verenigen in een onafhankelijke en strijdbare organisatie.

Het NAS beschouwde zich als een organisatie die deel uitmaakte van een brede klassenbeweging en steunde iedereen die de economische strijd aanging. Daarom stelde het NAS zich, in tegenstelling tot het NVV, bij stakingen niet alleen op als een belangenbehartiger van de eigen leden maar steunde het alle stakers. Het NAS zag in de nauwe band van het NVV met de SDAP een belemmering om alle arbeiders te overtuigen terwijl de meerderheid daarvan geen sociaaldemocraat was.

Het NAS stond voor de directe actie als tactiek, voor het zelf doen van de arbeiders. Alleen door eigen machtsontwikkeling konden de arbeiders volgens het NAS de eigen positie verbeteren. Dit moest het werk van de arbeiders zelf zijn. Het NVV volgde daarentegen de parlementaire tactiek. Daarmee lieten de arbeiders hun belangenbehartiging over aan anderen.

Het NAS wees weerstandskassen niet af, maar maande tegelijk aan tot terughoudendheid tegenover goed gespijsde kassen. In geval van een staking was volgens het NAS solidariteit onontbeerlijk. Die solidariteit kon juist tijdens een staking versterkt worden als de arbeiders bereid waren voor elkaar financieel in de bres te springen.

De Russische Revolutie van 1917 was een splijtzwam voor het NAS. Onder invloed van de communisten in het NAS had het Secretariaat zich aangesloten bij de Roode Vakbonds Internationale (RVI), in feite een Sovjet-organisatie. De revolutionaire vleugel en vooral de anarchistische leden van het NAS verlieten in 1923 het Secretariaat en stichtten het Nederlands Syndicalistische Vakverbond (NSV).

Het Secretariaat richtte zich nu kortstondig op het communisme, iets wat nog werd versterkt toen Henk Sneevliet in 1924 voorzitter werd.[2] Toch werd in 1927 de relatie met de RVI verbroken omdat de Komintern steeds meer instructies oplegde over hoe het Secretariaat zich moest gedragen. De breuk met de RVI betekende wel een financiële aderlating voor het NAS omdat de Sovjets de aangesloten organisaties ruimhartig ondersteunden. Bovendien werd het Secretariaat door de repressie van de Nederlandse overheid in de hoek geduwd nadat de regering in 1933 een verbod uitvaardigde aan ambtenaren om lid te zijn van deze vakbond.

Het NAS bleef zich wel als een revolutionaire vakorganisatie profileren, maar verloor geleidelijk aan steeds meer bonden en leden. Dat het NAS, ondanks een sterk geslonken ledenaantal toch bleef bestaan had in sterke mate te maken met de revolutionaire rol die de vakcentrale bleef spelen. De overblijvende leden misten de revolutionaire gedrevenheid bij de andere (grote) vakcentrales. Het NVV werd beschouwd als een onderafdeling van de SDAP. Bovendien hadden de meeste leden van het NAS een afkeer van het sterke centralisme van de sociaaldemocratische vakbond. De Duitse bezetting van Nederland in 1940 nekte het NAS definitief. Het werd door de nazi's verboden. Na de Tweede Wereldoorlog zou het NAS niet meer op het Nederlandse vakbondstoneel verschijnen.[3]

Identiteit

Hoekman en Houkes wijzen er op dat het de opkomende welvaartsstaat was die het NAS steeds meer parten speelde. De institutionalisering en de afname van de arbeidersbeweging ondermijnden de basis van het Secretariaat. Door die ontwikkeling te negeren kon het NAS moeilijk zijn positie als vakcentrale behouden. Door onverkort aan de revolutionaire opvattingen vast te houden plaatste het NAS zich buitenspel. Maar als het Secretariaat de revolutionaire uitgangspunten had opgegeven, maakte het zichzelf als vakcentrale ook overbodig.

De auteurs voeren aan dat het NAS een dubbele identiteit had. Aan de ene kant was het een vakcentrale ter behartiging van de belangen van de arbeiders, maar tegelijk gaf het ook een gezicht aan het sociaal protest tegen maatschappelijke ontwikkelingen.

Telkens als één kant van die dubbele identiteit de overhand kreeg, leidde dat steevast tot interne onenigheid over de grondslag van het Secretariaat. Op zich is zo'n dubbele identiteit niet uniek, zo betogen de auteurs, maar bij andere organisaties lagen de tegenstellingen minder ver uit elkaar.

Een belangrijk aspect in de geschiedenis van het NAS is dat op een enkele uitzondering na, geen intellectuelen aan het hoofd van de

vakcentrale stonden. Het NAS wilde expliciet een arbeidersorganisatie zijn. In die zin hield het Secretariaat ook vast aan een ongedeelde vakbeweging die onafhankelijk van politiek en geloofsovertuiging zijn doelen nastreefde. Vanuit vrijwel alle richtingen van de socialistische beweging werd gepoogd invloed uit te oefenen op het NAS, maar de onafhankelijkheid bleef de boventoon voeren bij de vakcentrale. Onverkort hield het NAS ook vast aan de taken die het zich stelde: belangenbehartiging van de arbeiders verbinden aan de strijd tegen het kapitalisme. Alleen al die verbinding maakt de geschiedenis van het NAS uniek, mede omdat ze de enige vakcentrale in Nederland was die dat gedurende zo'n lange periode gepoogd heeft te realiseren.

Hoekman en Houkes hebben met hun studie een titanenwerk verricht in de toekomst als richtsnoer zal gelden voor verder onderzoek naar het NAS. Want dat blijkt ook na deze belangwekkende studie nodig omdat enkele belangrijke vragen onderbelicht blijven. De auteurs hebben vooral een organisatiegeschiedenis geschreven waarbij helaas de beleving van de arbeidersleden te weinig uit de verf komt. (WV)

NOTEN

(1) Het initiatief tot de oprichting ging uit van de Sociaal-Democratische Bond (SDB) die onder de bezielende leiding stond van Ferdinand Domela Nieuwenhuis. – (2) Henk Sneevliet was lid van de Communistische Partij Holland. Hij verliet de partij in 1927 toen Stalin in de Sovjet-Unie het laken naar zich trok. – (3) Kortstondig bestond na de Tweede Wereldoorlog in Nederland de Eenheids VakCentrale (EVC) die teerde op het grote prestige dat de communisten in het verzet hadden verworven. De toenemende invloed van de communistische partij op de EVC leidde in 1948 tot een afsplitsing en de oprichting van het Onafhankelijk Verbond van Bedrijfsorganisaties (OVB). Het OVB kan in bepaalde opzichten beschouwd worden als een erfgenaam van het NAS. Deze (kleine) radicale vakcentrale wil zich evenmin binden aan een bepaalde politieke stroming.

Piet Hoekman en Jannes Houkes, Het Nationaal Arbeids-Secretariaat 1893-1940. De geschiedenis van de eerste vakcentrale in Nederland. Amsterdam, Amsterdam University Press, 2016. 851 pp. ISBN 978 90 8555 102 7 € 79,95.

MEI 68: DE AUTO

De auto als thema kent uiteenlopende facetten, zo blijkt uit dit nummer van *de AS*. Het voorgaande nummer handelde over het thema 'Mei 68'. Is er een relatie tussen het vorige en het voorliggende nummer? Jawel! De auto als barricademiddel en middel van stakingsactiviteit… het stoppen van de lopende band voor de productie van auto's…in dat opzicht, zo merkt het Franse dagblad *Le Monde* van 4 mei 2018 terecht op, is de auto een onontkoombaar object van mei 68 (zie paginagroot onder de titel 'Sous les pavés, le garage' (Onder het plaveisel, de garage)). (TH)

